

***Woudsend – Törehamn – Woudsend
Sommertörn 2024 mit SY „NYALA“***



1. Stapellauf und Taufe

Am Sonntag, dem 18. Mai sage ich meinem Haus in Ennepetal für die nächsten Monate ade, mit Ingo's Anhänger im Schlepp machen wir uns auf den Weg zur Werft. Als wir dort nach gut drei Stunden Fahrtzeit ankommen, steht nicht nur das Einfahrtstor, sondern auch das seeseitig Hallentor sperrangelweit auf. Die „NYALA“ sehe ich nicht mehr in der Halle. Haben die Werftjungs das Boot etwa ohne uns ins Wasser gebracht?



Nach etwa sieben Monaten Bauzeit schwimmt die „NYALA“ im Werfthafen in Woudsend

Ja, sie haben. Unter dem Wasserpass sind noch fast 20 cm Antifouling zu sehen, also hat man die Bitte von mir, den Wasserpass gleich anständig hoch zu setzen, beachtet. Ein paar Dinge sehe ich leider auch, die mir nicht so gut gefallen:

Der Bugsprit ist recht klobig ausgefallen, was aber aufgrund des zwangsweise langen Ankerbeschlag kaum anders ging. Leider fehlt noch die Bugleiter, ohne die man kaum an Bord kommt, obwohl der Steg schon relativ hoch ist.

Die Bedienknöpfe für die elektrischen Genuawünsche liegen außerhalb der Reichweite des Steuermanns an der Achterkante des Dodgers. Hier muss zumindest ein zweites Paar Knöpfe auf den Cockpitsüll in der Nähe des Steuerstandes.

Auch der Namensschriftzug am Heck gefällt mir nicht so richtig gut. Ich hatte ihn mittig erwartet, was aber aufgrund von Badeleiter, Pütting für das Achterstag und dem Hydrogenerator schwierig geworden wäre.

An der Stirnseite der riesigen Vorschiffskoje fehlt eine Trittstufe für den Schläfer an Backbord.

Außerdem wurden die bestellten Ventilatoren der Kojen im Vorschiff und der Achterkajüte vergessen und die bestellten Festmacher in mageren 14mm Durchmesser geliefert.

Bei allen von mir bemängelten Punkten handelt es sich jedoch nur um Kleinigkeiten, die sich schnell aus der Welt schaffen lassen. Wir stellen also unseren Anhänger ab und fahren nur mit dem PKW ins wenige Kilometer entfernte Heeg, wo uns meine liebste Nici ein Zimmer mit einem zauberhaften Blick auf den direkt vor dem netten kleinen Hotel gelegenen Kanal gebucht hat.



Ab sofort auch mit Mast...

Am Montag gleicht die NYALA einem Ameisenhaufen. In der Achterpiek passt ein Werftmitarbeiter geduldig und sehr akribisch die Bodenbretter an, unter Deck macht eine Bootsbauerin die Stauräume sauber, zwei weitere bauen Möbelteile ein und an Deck verbohrt ein weiterer Bootsbauer die Relingstützen mit den Füßen und fertigt später dann die Relingsdurchzüge an.

Auch Vester und Marco von Tuned Riggs sind inzwischen vor Ort und bauen den wunderschön gebauten Axxon Mast zusammen. Ich hatte ja schon auf der Baltic und der Olsen sehr schöne Carbonmasten von Nordic (heute Southern Spars), der neue Mast ist aber in vielen Details noch mal eine ganze Spur

schicker. Stören tut mich nur ein kleiner „Dracula Spars“-Aufkleber am Mastfuß, der wohl eher scherzhaft gemeint ist und auf die transsylvanische Herkunft von AXXON hinweist. Dieser Sticker wird gleich entfernt.

Nici und ich entladen die Ladung von Zugfahrzeug und Anhänger auf ein paar Paletten um, die wir in die Werkhalle stellen dürfen und fahren dann gemeinsam nach Sneek, um dort ein paar Einkäufe zu machen und schon mal zu schauen, wo der Bahnhof ist. Auf dem Rückweg holen wir noch bei Jaarsma die Matratzen für die Vorschiffskoje ab, die wir kaum ins Auto bekommen.

Am Nachmittag überlege ich mit Lars, wie wir die von mir bemängelten Dinge aus der Welt bekommen und finden auch hier für alles eine gute Lösung, mit der wir beide leben können. Die fehlenden Ventilatoren und die zusätzlichen Taster für die Elektrowinschen hat Marc auch schon bestellt. Am frühen Abend steht auch der Mast provisorisch. Beim Messen der Vorstaglänge fällt auf, dass der durch den Steven geschraubte Pütting für das Vorstag modifiziert werden muss, damit die Unterdeckstrommel der Rollgenua vernünftig fluchtet, was sie momentan nicht tut. Auch das ist kein größeres Problem.

Leider haben alle Fallen statt der von mir ausdrücklich bestellten acht nur zwei Meter Überlänge, zu wenig, um sie mehrfach kürzen zu können. Ich schlage vor, dass Vester – statt alle Fallen auszutauschen – drei Reservefallen in ausreichender (maximaler) Länge liefert, womit das Thema für mich erledigt ist. Wir sind beide zufrieden, dass wir auch in diesem Punkt eine pragmatische Lösung gefunden haben.

Um 19:00 Uhr fahren Nici und ich ins Dorf, um den Tag in einem netten Restaurant zu beenden und diesen zwar anstrengenden, aber für uns dennoch sehr schönen Tag bei einem guten Essen ausklingen zu lassen. Unser leckeres Schollenfilet genießen wir in der langsam untergehenden Sonne bei einem leckeren Glas Weißwein.

Zurück an der Werft treffen wir Lars und seine Frau, mit denen wir dann auf der Breehorn 48 „Laaxum“ von Lars noch die von Lars am Nachmittag an Nici übergebene Flasche Chardonnay trinken. Gegen halb elf geht es auf die Koje; Nici muss morgen spätestens um fünf losfahren, weil sie in den nächsten Tagen noch eine Menge zu erledigen hat.

Der Dienstagmorgen startet mit guten und schlechten Nachrichten. Die gute Nachricht ist, dass die Fenster für den Dodger endlich auf dem Weg nach Woudsend sind und eigentlich spätestens am Freitag an der Werft eintreffen sollten. Auch der Pütting für das Vorstag ist schon modifiziert worden und kann wieder eingebaut werden.

Um nicht nur dumm rumzustehen und kluge Kommentare abzugeben beschrifte ich schon mal die Hebelklemmen am Mast, lege mir die von mir gewünschten Favoritenseiten auf den Raymarine i70-Multifunktionsanzeigen an und fertige mir eine ganze Anzahl von Loops, mit deren Hilfe ich die Fallschäkel in der Fußreling einhängen kann, ohne die Alu-Fußreling zu vermacken.



Der von mir selbst gebaute (und später auch selbst lackierte) Flaggenstock aus Kambala

Gegen Mittag kommen auch Vester und Marco an, die zunächst das Vorstag zusammenbauen und einhängen. Danach ist erst die Hydraulik dran und ein paar kleine Restarbeiten sind auch noch am Rigg zu machen. Nach der Ankunft der Rigger fällt mir auf, dass ich heute bisher nur ein „Nuttenfrühstück“, bestehend aus Zigaretten und Cola hatte. Jetzt gönne ich mir auch ein Püschchen und schmiere mir ein paar ordentliche Butterbrote.

Beeindruckend für mich ist die unglaubliche Ruhe, mit der alle Mitarbeiter zu Werke gehen. Keine Hektik und gar keinen Stress aufkommen lassen...

Dienstag, 27.05.25:

Viele Zweifler (zu denen ich in den letzten Tagen zugegebenermaßen auch selbst gehörte) haben nicht geglaubt, dass unsere NYALA tatsächlich bis zu meinem Geburtstag fertig würde. Sie hatten Unrecht!

Pünktlich um 15:00 Uhr waren (fast) alle Restarbeiten abgeschlossen und Werftcrew, meine Exfrau Ina und meine Tochter Maya, Guido Engels und die Überführungscrew bestehend aus Christian Paschen, Jürgen Breuer und Jan Kuffel klar zur Taufe. Lediglich die Taufpatin Mila de Vries fehlte noch. Unmittelbar nach ihrer Ankunft konnten wir die Zeremonie durchführen.

Nach einer Dankesrede von mir an die Werftmannschaft konnte Mila, die zauberhafte Tochter von Werftchef Marc, unser neues Boot auf den Namen "Nyala" taufen. Das hat sie sehr liebevoll und ganz prima gemacht. Danach hat sich die Gesellschaft in die Werfthalle verholt, wo wir den Neubau bei Fassbier und Grillfleisch ausgiebig gefeiert haben.



Von links: Werftchef Marc und Tochter Mila, sowie das (noch) glückliche Eigenerpaar...

Auch Lars van den Berg hat eine sehr schöne und emotionale Rede gehalten, die mich zu Tränen gerührt hat. Ja, auch ich habe in ihm einen neuen Freund gefunden und bin stolz darauf!

Die Party hat allen wohl richtig gut gefallen und die meisten, ganz besonders die 20-jährige Bootsbauerin Julia, haben mich beim Wort genommen. Keiner ist nüchtern nach Hause gegangen. Noch am Abend haben Lars und Marc die letzten Restarbeiten erledigt.

2. Überführung nach Kappeln / Vorbereitung Midsummersail 2025

Mittwoch, 28.05.25

Für heute steht die Jungfernfahrt der „Nyala“ an. Nachdem die letzten Restarbeiten erledigt sind, geht es um 12:00 Uhr los. Mit an Bord ist Werftchef Lars, der uns bis Harlingen begleitet. Die ersten zwei Stunden verlaufen wenig spektakulär mit Kanal- bzw. Flussfahrt bis Stavoren, wo wir gegen 14:30 Uhr ins Ijsselmeer einschleusen.

Direkt nach der Ausfahrt aus dem Hafen geht das Groß hoch und die Genua wird ausgerollt. Auf der Olsen hätte ich jetzt mindestens ein Reff eingebunden, doch Lars winkt ab. Bei 15-16 Knoten Wind wird auf der Kreuz noch Vollzeug gefahren.

Mit 25° Lage laufen wir auf Steuerbordbug ganz hoch am Wind Richtung Makkum. Mit uns läuft eine X441, ein bekannt schnelles Schiff. Nachdem wir uns ein wenig eingesteuert haben laufen wir etwas weniger Höhe, aber dafür einen leicht höheren Speed. Das Boot geht wunderbar durch die kurze, ijsselmeertypisch kurze Welle. Das Großsegel macht einen sehr guten Eindruck, die Genua ist verschnitten und erinnert mich an das letzte Jahr, wo ich mit einer neuen Genua auch unglücklich war.

Das Achterliek liegt zu früh an der oberen Saling an, wirft im unteren Drittel eine Beule nach außen um dann im Saumbereich deutlich zu krallen, wenn man das Liekbändsel angemessen dicht durchsetzt, was erforderlich ist, um ein sehr deutliches Killen der Achterliekspartie zu verhindern.

Irgendwann scheppert es mächtig unter Deck. Die – zugegebenermaßen - recht schwere Geschirrschublade in der Pantry hat sich nicht nur geöffnet, sondern ist gleich aus den Teleskopauszügen raus, einmal quer durch den Niedergangsbereich nach Steuerbord geflogen und hat dort nicht nur zwei Müslischalen in Scherben, sondern vor allem auch etliche tiefe Macken hinterlassen.

Ich bin wütend, zeige dies aber – zur Verwunderung von Nici und Jürgen – nicht und bleibe relativ cool. Ich vermute, dass einer meiner Mitsegler die Schubladen nicht verriegelt hat und würde den vermeintlich „Schuldigen“ am liebsten ans Kreuz nageln. Da Lars aber selbst die Schubladen verriegelt hat, muss es sich um eine konstruktive Schwäche der Schubladenbeschläge handeln. Sehr ärgerlich.

Lars ist das „Debakel“ sehr unangenehm. Sofort schickt er per WhatsApp eine Liste mit Dingen wie Lack, Pinsel, Abdeckband und Schleifpapier an Marc, der ihn in Harlingen abholen soll, um den Schaden am besten schon in Harlingen provisorisch beheben zu können.

Um 20 Uhr machen wir im Noorderhaven von Harlingen längsseits an der Pier fest. Marc steht mit den Materialien parat und lässt sich sofort von Lars in den Mast wünschen, um die etwas zu lockeren Zwischenwanten nachzutrimmen.

Nach Abschluss aller dringenden Arbeiten trinken wir uns einen im Cockpit. Der erste Liter Mount Gay und etwa anderthalb Liter Weißwein müssen dran glauben. Anschließend fallen wir in einen tiefen Schlaf.

Donnerstag, 29.05.25

Heute wollen wir nach Helgoland starten. Da wir auf die Tide achten müssen, können wir erst um 14:00 Uhr aufbrechen, was für unsere verkaterten Köpfe auch gut so ist. Es regnet den ganzen Morgen, was

unserer guten Laune jedoch keinen Abbruch tut. Ich widme mich den „Geschirrschubladen-Macken“ und tupfe mit schnelltrocknendem Vorlack die ersten drei Schichten in die Kerben in der Toilettentür, der Wand zur begehbaren Backskiste und in die tiefe Schramme am Boden.



Vor der Klappbrücke in Harlingen, kurz vor dem Noordhaven

Um 13:50 Uhr werfen wir die Leinen los, als die Brücke gerade aufmacht. Nachdem eine Riesen-Mahalla von Yachten in den Hafen gefahren ist, geht die Brücke zu, wir müssen eine halbe Stunde warten, was nicht weiter schlimm ist.

Vorsichtshalber binden wir schon ein Reff ins Groß, weil es schon in der Abdeckung der Häuser am Hafen ordentlich weht. Als wir aus dem Hafen rausfahren, bläst es mit bis zu 34 Knoten. Da bleibt das Groß unten. Hoch am Wind fahren wir gen Norden und können teilweise nicht genug Höhe fahren.

Der Wind weht weiter ziemlich heftig Jan und ich überlegen, ob wir es wirklich wagen sollen, bei so viel Wind gegen das letzte ablaufende Wasser durchs Seegat zu gehen. Nach kurzer, völlig einvernehmlicher Diskussion entscheiden wir uns nach West Terschelling abzulaufen. Nach schneller Fahrt durch das seit einigen Jahren wieder befahrbare Schuitengat legen wir um 16:55 Uhr mit „Schlepperhilfe“ des Hafenmeisters, der uns mit seinem Schlauchboot an das luvwärtige Päckchen drückt, als drittes Schiff im Päckchen im östlichen Hafenteil an. Wir sind froh, dass wir uns für Terschelling entschieden haben, trinken einen Anlegewein und machen uns danach auf den Weg ins Städtchen, wo wir ein kleines, aber nettes Restaurant zum Abendessen besuchen. 220 Euronen müssen wir auf den Tisch des Herrn blättern, eine Menge Geld für ein durchschnittliches Essen.

An Bord zurück geht es früh auf die Koje, morgen wollen wir um sechs Uhr los.

Freitag, 30.05.25

Pünktlich um 06:00 Uhr legen wir ab. Der Wind weht immer noch mit fünf bis sechs Beaufort aus West, genau auf den Kopf. Die ersten neuneinhalb Seemeilen aus dem Seegatt müssen wir deshalb Motoren. Dann setzen wir das einmal gereffte Groß und die Genua und gehen zunächst auf Nordkurs, um von den Untiefen westlich von Terschelling klarzukommen.

Wir reffen aus und fahren – verbotener Weise – schräg in das Verkehrstrennungsgebiet, was uns vertretbar erscheint, weil kaum Verkehr ist. Als wir fast aus dem VTG heraussind, ruft uns die niederländische Küstenwache und weist uns freundlich aber bestimmt auf unser Fehlerhalten hin. Wir wissen, dass wir in Deutschland dafür richtig zur Kasse gebeten worden wären und freuen uns, dass uns die Niederländer nur mündlich verwarren.

Nach dem Passieren des VTG fallen wir auf Kurs 070° ab, reffen aus und baumen die Genua nach Steuerbord aus. So laufen wir den ganzen Tag mit Rauschefahrt bis zu 12 Knoten über Grund bei 15 bis 25 Knoten Wind vor dem Wind gen Osten, passieren alle friesischen Inseln und die Windparks nördlich von Borkum.



Jan Kuffel in Gedanken auf dem Weg nach Helgoland

Am frühen Nachmittag gibt es einen Rührei-Snack mit Aufbackbrötchen, am Abend Hühnerfrikassée.

Um 21:00 Uhr sind wir mit dem frugalen Mahl fertig und wechseln die Wache. Bis 00:00 Uhr sind Jan und Christian dran; Jürgen, Christian und ich dürfen an der Matratze horchen. Einlaufen werden wir dann voraussichtlich kurz nach Mitternacht gemeinsam. Christian hat übrigens eine ganz neue Atemtechnik entwickelt, die er mit Joga-Übungen vergleicht. Er atmet – noch ganz normal – durch die Nase ein, aber durch den Hintern aus. Der einzige, der das zumindest ansatzweise und auch nur ein einziges Mal hinbekommt, ist Jürgen.

Leider verlässt uns kurz vor Mitternacht der immer noch genau achterliche Wind. Mit sechs Knoten scheinbarer Windgeschwindigkeit ist kein Staat zu machen. Außerdem hätten wir auch nichts dagegen langsam mal anzukommen. Also rollen wir zunächst die ausgebaumte Genua weg, werfen dann den Yanmar-Diesel an und bergen zum Schluss auch noch das Groß.

Inzwischen läuft die Tide wieder mit und trotz geringer Drehzahl laufen wir wieder sieben Knoten über Grund. Gegen zwei Uhr sollten wir wohl auf Helgoland einlaufen, wo wir uns gründlich ausschlafen können.

Ein erstes Fazit können wir ziehen: Das Boot ist prima und übererfüllt unsere Erwartungen. Es ist viel schneller als erwartet, hat ein fantastisches Seeverhalten und macht trotz 14 Tonnen Gewicht echt Spaß. Außerdem haben wir eine sehr lustige und prima harmonisierende Crew. Was will man mehr?

Samstag, 31.05.25

Nach dem Festmachen neben der Bremer Segelyacht „Esprit“ an der Nordpier im Hafen wollten wir noch einen kurzen Anlegeschluck trinken. Daraus wurden leider ein paar mehr. Als wir endlich auf die Kojen gehen, war es schon fast wieder hell.

Eine Stunde später wecken uns die Bremer und wollen auslaufen. Jan, Christian und Jürgen verholen uns in die südlichste Ecke der Ostpier, wo wir dann innen allein liegen. Mit Ausnahme von Nici sind alle irgendwie „drüber“ (und noch betrunken), so wird nichts aus dem Schlaf. Schon relativ früh sind wir wieder auf den Beinen und machen einen Spaziergang in das Dorf.

Bei Jörg Rickmers gibt es zwar bergeweise Segelbekleidung, was jedoch fehlt ist eine ordentliche Beschlagsaswahl, der Schiffsausrüster Engel hat gerade Mittagspause. Im Dorf bekommen wir weder einen Wasserkessel noch ein paar gescheite Aschenbecher. Einen Tisch für das Abendessen in der „Bunte Kuh“ können wir auch nicht reservieren, komplett ausgebucht. Mehr Erfolg verspricht der „Knieper“, wo es allerdings nur Snacks gibt. Wir entscheiden uns letztlich es auf „Gut Glück“ in der „Bunte Kuh“ zu versuchen und sagen den vorschnell im Knieper reservierten Tisch wieder ab.

Jürgen und Nici erkunden gemeinsam das Oberland, Christian treibt sich allein irgendwo auf der Insel herum und Jan und ich erledigen ein paar seemännische Arbeiten. Beim Wiederanschäkeln des Aufholers vom Hydrogenerator – hier waren Splint und Bolzen vom Wirbel rausgeflogen – brechen wir unseren schönen, selbstgeschnitzten Flaggenstock ab. Zum Glück lässt sich die Bruchstelle mit Epoxy schnell wieder kleben.

Um 18 Uhr treffen wir uns in der „Bunte Kuh“ zum Dinner, zu dem Nici und ich von der Crew eingeladen werden. Wir essen leckeren Fisch und trinken Bier, Wein und Gin Tonic dazu, natürlich NICHT

durcheinander. Um halb neun treten wir den Heimweg an, weil es uns zu kalt auf der Terasse wird. Nach einem netten Klönschnack geht es heute schon um 10 Uhr auf die Koje.

Sonntag, 01.06.25

Um kurz nach sieben sitzen wir bereits bei leckeren Aufbackbrötchen zum Frühstück am großen Salontisch. Zwischen acht und neun soll der Helgoländer Fischer kommen, den Jan gestern mit seiner „Käpt'n Iglo“ als Fotoboot für den Palstektest gechartert hat. Leider versetzt uns der Typ, zum Glück hat Jan nicht im Voraus bezahlt.

Um trotzdem ein paar schöne Fotos vom Boot in den Kasten zu bekommen, geht Jan auf die Ostmole. Das ist zwar streng verboten; alle paar Meter stehen entsprechende Hinweisschilder auf der Mole, aber der Zweck heiligt die Mittel, wenn für den Testbericht im „Palstek“ Ausgabe September 2025 ein paar schöne Fotos gemacht werden müssen.

Mit Christian, Jürgen und Nici lege ich allein ab und als wir Jan auf der Mole erkennen können, setzen wir noch im Innenhafen die Segel, um dann mit einer leichten Brise am Wind zwischen den Molenköpfen gen See stechen. Als Jan uns den nach oben gestreckten Daumen zeigt, kommen die Segel wieder runter. Unter Maschine geht es nun zur Bunkerstation in den Osthafen, wo wir unsere Dieseltanks mit 53 Litern besten Marinediesel zum Preis von nur 1,08 €/l bis zum Stehkragen vollmachen. An anderen Bootstankstellen zahlt man das Doppelte für den Diesel...

Leider stimmen die Windvorhersagen heute überhaupt nicht. Statt vier bis fünf Windstärken aus West haben wir nur zwei und die recht bald nach dem zweiten Ablegen aus Westnordwest. Während der Diesel die erste Zeit nur zum Laden der Batterien läuft (was billiger als der Landstrom auf Helgoland ist), müssen wir ab Beginn des Elbfahrwassers „richtig“ unter Maschine fahren, weil der Wind auf vier bis sechs Knoten abgeflaut hat. Wir haben zwar eigentlich genug Zeit, möchten aber gern nach dem Absetzen von Jan und Christian in Cuxhaven weiter nach Brunsbüttel. In diesem Stück der Elbe, wo der Tidenstrom bis zu vier Knoten beträgt, wäre ablaufendes Wasser völlig blöd.

Um 14:50 Uhr machen wir kurz in Cuxhaven fest, um Christian und Jan abzusetzen und unsere Wassertanks wieder aufzufüllen, die seit Harlingen nicht nachgefüllt werden konnten. Bei der Verabschiedung der beiden Jungs haut mich das Feedback der beiden Jungs völlig um.

Jan (der sowohl meine älteren Boote und ein zwei meiner Exfreundinnen kannte):
„Kiki, Glückwunsch zu dem tollen Boot und Glückwunsch zu Nici, die Frau ist Klasse“

Christian: „Kiki, Du hast im letzten Jahr alles TOTAL richtig gemacht. Vielen Dank für die tollen Tage.“

Nachdem die Tankdeckel wieder zugeschraubt sind, legen wir erneut ab und dampfen nach Brunsbüttel, wo wir sofort in die schon gut gefüllte kleine Nordschleuse einlaufen durften. Insgesamt habe ich zirka Yachten in der Schleuse gezählt, die an beiden Seiten auf der vollen Schleusenlänge im Päckchen lagen.

Zwanzig Minuten später ergattern wir einen prima Liegeplatz im Kanalhafen östlich der Schleuse und sogar der Hafenmeister hat – ausnahmsweise mal gute Laune und motzt nicht, wie oft – nur rum. Nici hat schon das Kochen vorbereitet. Heute gibt es Filetsteaks mit Paprikagemüse und Kartoffelgratin.

Außerdem bekommen wir noch Besuch von Jörg und Willem Bloching aus Glückstadt, die die Midsummersail mit uns segeln wollen. Jörg ist schwer angetang von der Breehorn 44. Außerdem nehme ich mit großer Freude wahr, dass es auch zwischenmenschlich zwischen Jürgen, Nici und den

Blochings passen wird, zwischen Jörg und mir sowieso, wir kennen und schätzen uns uns schon mehr als 40 Jahre.

Gegen neun Uhr kommt auch noch Jop Schöning auf einen Sprung vorbei, den ich 1993 in Kopenhagen kennengelernt habe. Auch zu ihm ist der Kontakt seitdem nie ganz abgerissen.

Um halb elf liegen wir zufrieden in der Horizontalen...

Montag, 02.06.25

Schon um 05:30 Uhr werfen wir in Brunsbüttel – wahrscheinlich als erstes Sportboot – die Leinen los und machen uns auf die 98 km lange Strecke über den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel. Mich langweilt diese Fahrt, weil ich sie schon ungezählte Male hinter mich gebracht habe, das erste Mal 1993 im Schlepp mit der Dynamic 2000 „Großherzogin Elisabeth“, das letzte Mal mit meiner Baltic 37 „Christina“.

Jürgen und Nici gefällt die Kanal-Fahrerei jedoch sehr. Beim Zubereiten des Frühstücks bekommt Nici plötzlich üble Bauchschmerzen und Krämpfe in den Händen, was mich sehr besorgt. Sie hatte schon tagelang keine richtige Verdauung mehr und windet sich nun vor Schmerzen.

Zwei Stunden später und nach einem längeren Gespräch mit Firma Jabsco (unserem Bord-WC) ist sie wieder fit. Mir fällt ein Stein vom Herzen. In der Zwischenzeit habe ich die „Geschirrschubladen-Macken“ nochmals geschliffen und lackiert und die klemmende Tür zum Vorschiff durch Unterlegen des unteren Scharniers wieder gängig bekommen.

Gegen Mittag passieren wir Rendsburg und schleusen – erneut ohne Wartezeit in der Nordkammer der großen Schleuse in Holtenau in die Ostsee. Unseren Plan, in Strande festzumachen, mussten wir leider verwerfen, weil wir keine brauchbare Box gefunden haben. Stattdessen haben wir einen schönen Liegeplatz an der Innenseite der Außenmole im Südhafen gefunden.

Am Abend besuchen uns unsere Freunde Wolfgang und Andrea, sowie Bernd und Julia. Es wird wieder ein netter Abend.

Dienstag, 03 .06.25

Heute geht es nach Kappeln-Grauhöft, unserem alten und neuen Heimathafen. Gleich nach dem Auslaufen setzen wir die Segel und fahren zunächst halbwinds Richtung Bülk, raumschots über den Stollergrund und schließlich platt vor dem Wind mit vollem Großsegel und der Genua 2 Richtung Norden. Querab von Olpenitz schläft der Wind soweit ein, dass wir nur noch zweieinhalb Knoten machen.

Also kommt das Rütteleisen zum Einsatz. Brav schiebt uns der 80 PS starke Yanmar in die Schleimündung und nach Kappeln. Damit ist die Jungfernfahrt bzw. die Überführung nach Deutschland beendet.

Unsere Box ist noch mit einem anderen Boot belegt, erst zwei Tage später dürfen wir – bei sehr viel Wind und Strom – in unsere eigene Box (Liegeplatz 25) verholen. Inzwischen haben wir unter Deck fast alles umgestaut, einige Dinge vom Schiff in meine Segelkammer in der Halle bei Henningsen und Steckmest verbracht und – gottlob nur wenige Klamotten an Bord genommen.

Mittwoch, 04.06.25 – Montag, 09.06.25

Inzwischen wissen wir ja, dass unsere NYALA ordentlich segelt, es gibt allerdings noch unendlich viele technische Details, die von uns und ganz speziell von mir als Skipper entdeckt und verstanden werden müssen. Viele Ausrüstungsgegenstände wie zum Beispiel einen Watermaker, einen Ölofen oder ein Satelliten-Kommunikationssystem wie Starlink hatte ich noch nie an Bord, bei anderen ist die Bedienung ganz anders als bei den mir bekannten Vorgängermodellen.

Die von der Breehorn-Werft an mich übergebenen Installations- und Bedienungsseiten verteilen wir alphabetisch sortiert auf zwei prall gefüllte DIN A4-Ordner und darin sind noch nicht einmal alle Handbücher. Viele Manuals liegen gar nicht in gedruckter Form vor und müssen – teils erst nach mühsamer Recherche im Internet – von den Hersteller- oder Händlerseiten - in digitaler Form heruntergeladen und auf unserem Borddrucker ausgedruckt werden. Danach beginnt das teils nervige Studium der diversen Handbüchern.

Außerdem fallen noch ein paar Mängel auf, die vor Beginn unseres Sommertörns in Ordnung gebracht werden müssen. Beim Test des Watermakers leckt dieser bei der Produktion von Frischwasser auf der Ausflusseite recht erheblich, hier hat angeblich schon der Hersteller (Schenker) die mangelnde Abdichtung mit Teflonband zu verantworten. Auch der Dickinson Ölofen arbeitet nicht richtig und muss justiert werden.

Den Ölofen benötigen wir nicht zwingend, den Watermaker aber unbedingt auf der Midsummersail. Zum Glück habe ich mit Jörg Bloching nicht nur einen sehr kompetenten Mitsegler, sondern auch ausgebildeten und sehr erfahrenen Gas- und Wasserinstallateur an Bord. Mal sehen, ob er den Watermaker dicht bekommt.

Auch unser Dampferlicht funktioniert nicht mehr. Bis zur Trennstelle unter dem Mast liegen 26 V an, also liegt das Problem entweder in einem Kabelbruch auf dem Weg vom Deck bis zur Laterne oder aber in der winzigen (aber angeblich zugelassenen) Dampferlaterne selbst.

Am Pfingstmontag steht der – normalerweise bei mir wöchentliche – Riggcheck an, der auf der „NYALA“ nun zum ersten Mal stattfindet. Bewaffnet mit ein paar Rollen weißem Tape, ein paar Schraubendrehern und Schraubenschlüsseln lasse ich mich im Bootsmannsstuhl von Nici bis in den Masttopp vorheißeln.

Zunächst erkenne ich die Ursache für den hohen Verschleiß im Kopfbereich des Großfalls. Die Jungs von Tuned Rigs haben das Großfall nicht über die (zusätzliche) Rolle im Mastgalgen geführt, die etwa 5cm hinter der Achterkante des Masts sitzt. So schamfild das Fall nun ständig im Bereich des Kopfbretts an der Oberkante der angeschraubten Harken-Schiene für die Vorlieksrutscher. Das ist wahrscheinlich leicht zu beheben, indem ich das Fall umschere.

Das defekte Dampferlicht muss ich mit entsprechendem Werkzeug in einem weiteren Mastcheck ausbauen oder an der Einbauposition prüfen. Nach den Arbeiten im Topp und den Salingsnocken wurde es mir allerdings auf Dauer zu unbequem im bzw. auf dem Bootsmannsstuhl.

Der zweite Weg in den Mast wurde dann am Montagabend zurückgelegt und bestätigte die Richtigkeit meiner Vermutung. Die eigentliche Dampferlaterne, ein rund 200 Euro teures Teil, hat nach weniger als 300 sm den Geist aufgegeben. Bis zur Leuchte kam Strom an, die „Erleuchtung“ Erleuchtung blieb

aber aus. Reparaturmöglichkeiten: Keine, weil komplett in Epoxyharz vergossen. Also werde ich Dienstag bei Henningsen und Steckmest oder bei Skips Ersatz organisieren müssen.

Ansonsten fühlen wir uns pudelwohl auf der NYALA und genießen jeden gemeinsamen Tag an Bord sehr. Am Pfingstmontag wären wunderbare Segelbedingungen gewesen, ich muss jedoch zugeben, dass ich mich im Handling des Bootes mit einer noch nicht eingespielten Zweiercrew zu unsicher fühle und Schrammen beim An- und Ablegen sowie Stress bei Segelmanövern vermeiden möchte und insbesondere Nici nicht gleich zu Beginn unseres Segelsommers zu viel Stress zumuten möchte.

Statt zu Segeln genießen wir sehr bewusst den zwar bescheidenen, aber doch völlig ungewohnten Luxus auf der NYALA, die langsam unser Zuhause wird. Besonders freue ich mich über die tägliche Dusche an Bord mit ausreichend viel richtig heißem Wasser für uns beide, die superkomfortablen Matratzen im Vorschiff und die üppigen Wassertank- und Kühlkapazitäten.

Zum Ende des Pfingstwochenendes testen wir weiter TK-Fertiggerichte. Von sechs bisher getesteten Gerichte haben bereits vier das „Go“ für die Midsummersail-Regatta. Aufgrund der sehr einfachen Zubereitung und des recht guten Geschmacks werde ich den Proviantplan eventuell nochmals leicht modifizieren und alle gut schmeckenden Gerichte in die Planung einbauen.

Am Mittwoch gehen wir mit Kathrin Minners einkaufen, somit bleibt uns für den Abfahrtstag dann nur noch der Frischproviant übrig. Sehr angenehm...

Dienstag, 10.06.25

Heute hat sich einiges bewegt. Die wichtigsten Neuigkeiten gab es in einem Telefonat mit Lars von der Breehorn-Werft, der mir mitteilte, dass der Code 0, die Kutterfock, die C-Map Karte für die gesamte Ostsee, ein paar große Sicherungen als Ersatz für Ankerwinch und Bugstrahlruder und vor allem auch die nun wesentlich höheren Kojensegel am Donnerstagabend vom Inhaber der UK/de Vries Segelmacherei in Makkum persönlich angeliefert werden, der ohnehin einen Termin in Aarhus (DK) hat.

Somit ist klar, dass wir mit vollständiger Segelgarderobe die Midsummersail bestreiten können. Insbesondere der Code 0 war mir sehr wichtig, weil wir – nach den Erfahrungen der letzten Jahre – durchaus mit schwachen Winden zu rechnen haben.

Die Entscheidung darüber, ob die Genua neu gebaut wird oder nicht, steht noch aus. De Vries ist genau wie Breehorn und ich der Meinung, dass neu gebaut werden muss, die Entscheidung wird aber erst in den nächsten Tagen (oder Wochen) in der Türkei beim Membranhersteller gefällt. Es sieht aber ganz gut aus.

Bei Malte Steckmest habe ich inzwischen ein neues LED-Dampferlicht, eine (weitere) 5kg-Propangasflasche und noch ein paar weitere Vorreiber für die Kleiderschränke im Vorschiff und der Achterkajüte bestellt.

Aus dem Bestand an 12 mm Dyna lite Fallen- und Schotenmaterial habe ich ein neues, längeres Großfall und eine längere Außenschot für die Genua gemacht. Das Einscheren gestaltete sich etwas schwierig, weil es gestern immer nur sehr kurze Regenspauzen gab. Erst am Abend haben wir das Fall dann in einem nur vermeintlich günstigen Moment eingeschoren und nun auch über die zweite Rolle im Galgen für das Achterstag geführt. Wir hoffen, dass der immense Verschleiß im Kopfbrettbereich nun der Vergangenheit angehört.

Meine liebste Nici, die sich seit einer Woche mit Beschwerden im rechten Knie und einer Entzündung des Brustbeins rumgeplagte, hat wider Erwarten einen Termin beim Osteopathen bekommen und hat weitere Tiefkühl-Fertiggerichte zum Testen aus der Stadt mitgebracht. Inzwischen haben wir fünf wirklich leckere Gerichte ausgewählt, die unseren Menüplan bereichern werden und in kürzester Zeit ohne die Erzeugung von größeren Müllbergen zuzubereiten sind. Dafür wird unsere Tiefkühlbox zwar nicht ausreichen, aber ein paar Tage werden sich die Gerichte auch im normalen Kühlschrank bei entsprechend niedrig eingestellter Temperatur halten.

Unser LG-Waschtrockner bewährt sich prächtig an Bord, benötigt aber sehr viel Wasser. Während des Segelns werden wir ihn wohl eher nur im Notfall einsetzen, was aber auch unserem Stromverbrauch zu Gute kommen wird.

Die einzig schlechte Nachricht des heutigen Tages war, dass der von Kai Mares angekündigte Interessent für meine „Kialoa“ den Termin verschieben musste, der für morgen geplant war.

Glücklich und zufrieden gehen wir gegen 22:00 Uhr auf die Koje und freuen uns über unser Glück.

Mittwoch, 11.06.25

Bereits um halb fünf bin ich hellwach. Ich stehe aber noch nicht auf, sondern blicke lange und sehr zufrieden Nici an, die neben mir – das Gesicht mir zugewendet – noch friedlich schlummert. Nachdem ich mich (vorerst) an Nici sattgesehen habe, gehe ich um viertel vor sechs unter die (Bord-) Dusche und freue mich wie ein kleines Kind über den Komfort auf unserer NYALA. Unter Deck surrt die Heizung und über der Schlei geht hellrot glühend die Sonne auf. Mir scheint, ich habe (zumindest in den letzten Monaten) alles richtig gemacht.



Sonnenaufgang über der Schlei (links im Plotter gespiegelt)

Es ist ein sehr schönes Gefühl für uns, dass der Stress der letzten Wochen so langsam von uns abfällt. Wir haben den Eindruck, dass nun alles – was mit dem Boot zusammenhängt – so langsam ins Reine kommt und blicken sehr zuversichtlich auf die kommenden dreieinhalb Monate unserer Reise.

Am Nachmittag wird uns bewusst, wie teuer Lebensmittel geworden sind, als wir mit unserer Freundin Kathrin Minners bei Edeka einkaufen gehen. Für zwei volle Einkaufswagen mit haltbarem Proviant (Fleisch, Wurst, Käse, Quark, Johghurt und sonstiger Frischproviant fehlt noch komplett müssen wir 540 Euro bezahlen. Ich gehe davon aus, dass für den Frischproviant mindestens weitere 200 Euro fällig werden.

Das Wegstauen des Proviants ist nicht ganz trivial, weil sowohl der Längs- und Quertrimm des Bootes, wie auch die Reihenfolge des Verbrauchs und Druckempfindlichkeit der Staugüter berücksichtigt werden müssen.



Stauen des Proviants...

Nachdem (vorerst) alles vermeintlich sinnvoll verstaut ist, laden wir unsere Fahrerin und Helferin Kathrin zum Abendessen in die Fährschenke ein. Zurück an Bord schnacken wir noch ein wenig über die Option, Kathrin auf der Etappe Luleå – Stockholm zwei Wochen mitzunehmen. Das hätte für Nici und mich den Vorteil, dass wir nicht so hart von einer Fünfercrew auf Doublehand umsteigen müssten.

Die Mädels scheinen sich blendend zu verstehen, wir lachen sehr viel an diesem Abend.

Als Kathrin von Bord geht, wird es langsam dunkel. Ich schaue mir die „NYALA“ nochmal von vorn an und stelle fest, dass die – auf meinem eigenen Mist gewachsene – Proviantstauerei schlecht für den Längstrimm war. Das Heck liegt schon wieder sehr tief im Wasser, obwohl niemand im Cockpit sitzt.

Verdammt, das kann nicht so bleiben! Nici ist schon total müde und schlägt vor, das erneute Umstauen auf den morgigen Tag zu verschieben. Doch auch morgen sind wieder einige Dinge zu erledigen. Also schicke ich meine Liebste auf die Koje, bewaffe mich wieder mit den Einkaufstaschen und räume den doch recht schwer beladenen Stauraum unter dem Kopfende der Koje in der Achterkabine wieder komplett aus und stau alles unter der Backbord-Salonkoje ein, die leichteren Sachen nach achtern, die schwereren nach vorn.

Außerdem beschließe ich, die noch fehlenden Segel (Code 0 und Kutterfock) nicht – wie ursprünglich geplant – in der begehbaren Backskiste, sondern lieber in der Segellast und unter dem Kopfende der Vorschiffskojen einzustauen und dort möglichst auch das zweite Fahrrad unterzubringen.

Um hier Platz zu schaffen müssen meine fünf Kites, die zum Glück in Summe nur 20 kg auf die Waage bringen, nach achtern.

Zur weiteren Gewichtersparnis sollen die insgesamt etwa 40 kg schweren Topper aus 8 cm dickem Latex in der Segelkammer bleiben, wo dann insgesamt zwischen 250 und 300 Kilogramm an Ausrüstung von der NYALA für die nächsten Monate zwischengeparkt werden sollen.

Als ich um viertel vor eins in der Nacht mit der Umstauerei fertig bin und die Schwimmwasserlinie erneut gecheckt habe, schnarcht Nici im Vorschiff so laut, dass ich mich für den nun wohlverdienten Schlaf lieber gleich auf die Steuerbord-Salonkoje verhole, wo ich sofort ins „Koma“ falle.

Donnerstag, 12.06.25

Trotz kurzer Nacht sind wir wieder früh unterwegs. Nici ist schon um halb fünf zu ihrem zwölf Kilometer langen Morgenspaziergang aufgebrochen. Um mich nicht zu wecken hat sie das in Docksidies (Bootsschuhen) getan, was ein Fehler war. Schon auf dem Rückweg hat sie schon nach etwa Dreiviertel der Strecke Blasen unter der Ferse gespürt. Ich habe es ja schon immer gesagt (und gewusst): Segelschuhe sind keine Wanderschuhe!

Ich mache mich nach der morgendlichen Dusche um viertel nach sieben an die Arbeit und beginne mit der Montage der Halterung für die neue Mann- über- Bord Markierungsboje. Der Halter ist eigentlich für die Befestigung an Heckkörben mit einem Rohrdurchmesser von 25 mm optimiert. Unser hat 30 mm und passt deshalb nicht. Mit der Bügelsäge schneide ich die hakenförmige Schelle ab und schraube die Halterung dann am Brett für den Außenborder an. So ist das Ding nicht im Weg und trotzdem gut zugänglich.

Nach dem Frühstück kommen Topper, leere Reisetaschen, die (noch immer ungetestete) Passatgenua in die Segelkammer und die Kites nach achtern, um Platz für weitere Segel unter der Vorschiffskoje zu schaffen.

Am frühen Nachmittag kommt Jörg aus Glückstadt angefahren, der seit mehr als 30 Jahren selbständiger Klempnermeister ist. Nach einem kurzen Schnack macht er sich an die Arbeit und dichtet mit Teflonband erstmal das undichte T-Stück am Druckausgleichsbehälter des Watermakers ab. Bei der Inbetriebnahme vermissen wir ein deutsches Handbuch und eine zusammenhängende Skizze der gesamten Hydraulik des Watermakers. Die im englischen Manual gezeigte Skizze ist seitenverkehrt, was uns aber erst nach einer Weile auffällt. Auch einen Probeentnahmehahn für das produzierte Wasser vermissen wir.

Jörg hat heute seinen 27. Hochzeitstag und müsste eigentlich am frühen Abend wieder in Glückstadt sein, um mit seiner Frau zum Essen zu gehen. Doch Jörg setzt die Prioritäten zugunsten der NYALA und unseres Sommertörns und arbeitet so lange, bis der Watermaker läuft. Ein Telefonat mit Marc von der Werft, der aber offensichtlich wenig Erfahrung mit Entsalzungsanlagen hat, bringt uns auf die richtige Fährte. Um kurz vor fünf läuft der Watermaker und füllt den Tank mit durchschnittlich 70 Litern in der Stunde, was – aufgrund des geringen Salzgehaltes der Schlei – deutlich über der Nominalleistung liegt. Jetzt aber schnell ins Auto Jörg und ab nach Hause. Mit einem herzlichen Dankeschön verabschieden wir meinen alten Freund, den ich schon Mitte der 80er-Jahre über den kürzlich recht tragisch verstorbenen Jonn Minners (den Exmann unserer Freundin Kathrin) kennengelernt hatte.

Zwischendurch kam Tobias von Co-Segel vorbei, der das gesamte Rigg aufgemessen hat, damit uns Co-Segel auch während unserer Weltumsegelung mit neuen Segeln helfen kann, ohne irgendwo in der

Südsee zum Aufmass kommen zu müssen. Der Anlass war das Aufmass für die Genua 3, mit der ich unsere Segelgarderobe möglichst noch in diesem Sommer vervollständigen möchte. Leider weht es zu kräftig und vor allem von achtern, so müssen wir das Aufmaß der Genua auf Montag verschieben.

Am frühen Abend steht der letzte Termin des Tages mit UK Sails Netherlands/de Vries an. Marcel, der Chef ist mit zwei Freunden auf dem Weg nach Aarhus, wo die beiden ein älteres 35-Fuß Boot gekauft haben, das die Frau von Marcells Freund zum Muttertag geschenkt bekommen hat, ein sehr üppiges Geschenk...

Marcel hat den Code 0 und die Kutterfock für die NYALA im Auto und bringt uns auch diverse Lastsicherungen als Reserve, den Furler für Code 0 und die Passatfock nebst Wickelleine und vor allem auch die CMap-Karte für die gesamte Ostsee mit, auf die wir schon dringend gewartet haben. Mit der ebenfalls heute angekommenen Tabak- und Zigarettenhülsenlieferung sind wir bis auf den Frischproviand reiseklar. Mir fällt ein Stein vom Herzen. Auch unser Salon ist mit einem Bild der Nyala unter Segeln noch ein wenig wohnlicher geworden.

Zum Abendessen gibt es Bami Goreng, ein weiteres TK-Fertiggericht und zum Nachtschisch frische Erdbeeren. Wir sind glücklich und zufrieden...

Freitag, 13.06.25

Beim Frühstück fällt mir ein, dass UK Netherlands gestern keinen Klettbandstreifen für das Großsegelschothorn abgegeben hat, obwohl ich Lars ausdrücklich daran erinnert hatte. Mist, mit der provisorischen Dyneemaschling möchte ich eigentlich nicht die nächsten Monate segeln. Deshalb will ich CO-Segel bitten, mir am kommenden Montag zum zweiten Aufmaßtermin für die Genua 3 einen solchen Streifen mitzubringen.

Am Telefon ist Astrid, eine ganz liebe Segelmacherin, die ich schon ganz lange kenne. Ich wundere mich, wie gut sie über die Lage an Bord informiert ist. Sie weiß auch Dinge, die ich Ihrem Kollegen Tobi nicht erzählt habe. Auf meine Frage, woher sie das alles weiß, verweist sie auf meinen Blog. Damit hätte ich nun gar nicht gerechnet, dass auch sie ein Fan der NYALA-Webseite ist. Außerdem ist sie mit meinem Freund Bernd aus Kiel verwandt, der ihr schon berichtet hat, dass ich einen neuen DN-Schlitten bestellt habe.



Ein von Jan Kuffel gemachtes Foto der „NYALA“ macht den Salon wohnlicher...

Der Test der gestern gelieferten C-Map Karte „Norway, Sweden, Finnland and Baltic Sea“ - hier war ich davon ausgegangen, dass tatsächlich die gesamte Ostsee darauf ist, verläuft leider nicht so positiv wie erhofft. Ganz Dänemark fehlt hier leider komplett. Wie bitte??? Wie sollen wir jetzt bis Montagmorgen an die entsprechende Karte kommen.

Zum Glück produziert NV Charts in Eckernförde als EINZIGER C-Map Händler in Deutschland die Kartenchips selbst. „Kein Problem, Herr Goecke, in zwei Stunden können Sie die die Karte abholen“. Kathrin Minners erklärt sich bereit, mit mir nach Feierabend schnell zu NV zu fahren, um das Ding abzuholen.

Nach dem Frühstück wird die – weil ziemlich laut – nervende Druckwasserpumpe beruhigt, in dem wir die Körperschallbildung reduzieren. Dazu schrauben wir die Pumpe los und polstern sie ringsum mit Resten von Schallschutzmatten, die ich von Malte Steckmest erhalten habe. Das löst unser Problem zwar nicht ganz, sorgt aber für eine erhebliche Verbesserung.

Im Anschluss daran holen wir bei Edeka Otto die von mir bestellten Rauchwaren ab. Acht große Dosen Tabak und etliche Packungen Filterhülsen verschwinden in den Transportboxen in der begehbaren Backskiste.

Gerade zurück aus Eckernförde (die Karte funktioniert) liegt schon der Klettstreifen an Bord. Tobi von CO-Segel hatte noch am Hafen zu tun und hat den Streifen, sowie ein paar Tuchmuster für die Genua 3 schon mitgebracht. Danke, liebes CO-Team!!!

Am späten Nachmittag überlegen wir, was wir zum Abendessen speisen wollen. Nici möchte gern ausprobieren, wie gut sich der bei Aldi vor einigen Wochen bestellte mobile Backofen (ähnlich Omnia, aber mit integriertem Thermometer) zum Brotbacken eignet. Wir ziehen eine 500 g Brotbackmischung 6-Korn-Brot aus dem Stauraum unter der Koje und eine gute Stunde später gibt es ein herrliches Vollkornbrot mit Wurst und Käse zum Abendessen.

Schon um halb neun liegen wir auf der Kojen und schauen über Starlink-Streaming den Brennpunkt zu den neuesten Unruhen in Nahost. Israel hat diverse Atomanlagen im Iran angegriffen, die Iraner drohen mit massiver Vergeltung. „Israel wird diesen Angriff bitter bereuen, es wird Zeit, dass Israel endgültig aufhört zu existieren“. So oder ähnlich scheinen die Iraner aktuell zu denken. Der US-Präsident Trump spricht von einem „ausgezeichnetem Angriff“. Uns wird – wieder einmal - bewusst, dass es gut ist, dass wir uns nächstes Jahr auf die Weltumsegelung begeben. Wer weiß, wie lange das überhaupt noch möglich ist. Allmählich fällt es schwer, bei den ganzen kriegerischen Auseinandersetzungen in der Welt nicht abzustumpfen. Dagegen wirkt der Absturz eines Flugzeuges in Indien mit 285 Toten schon kaum noch erwähnenswert...

Samstag, 14.06.25

Um fünf Uhr früh werden wir beide gut gelaunt wach. Es war für mich seit vielen Wochen die erste Nacht, in der ich durchgeschlafen habe, bzw. nur einmal in der Nacht zum WC muss. Wir nehmen uns in den Arm und können – vielleicht zum ersten Mal – beide gleichzeitig so richtig unsere Unabhängigkeit und auch die Autarkie genießen, die ich auf allen bisherigen Booten manchmal sehr vermisst habe.

Als die Sonne über der Schlei aufgeht – ein Stegnachbar berichtet blumig von der Gänsehaut, die er bei diesem tollen Naturspektakel bekommt – brummt schon unser Watermaker, der von nun an spätestens alle zwei Tage laufen sollte. Nici nimmt das erste Bad in der Ostsee und duscht danach im Cockpit, während der verweichlichte Skipper lieber in der gut vorgeheizten Dusche ein Ganzkörperreinschiff vornimmt.

Wenige Minuten später knetet sich der Brotbackautomat in unserer begehbaren Backskiste (weil er da auch auf See sicher steht) den ersten Rosinenstuten zusammen, der einen köstlichen Duft in der Kajüte verbreitet und schon um halb neun genossen werden kann.

Wir können kaum fassen, wie gut es uns geht und danken dem lieben Gott für unser „Schicksal“. Der erste Tag, an dem nicht noch viele Dinge zu erledigen sind, sondern purer Genuss vor uns liegt! Dazu wollen wir uns natürlich auch ein paar frische Brötchen gönnen, die wir neben rund achtzig Aufbackbrötchen und ein paar anderen Dingen per Fahrrad bei Edeka einkaufen. Jetzt besitzen wir auch einen richtigen Toaster an Bord und können pappiges schwedisches Weißbrot halbwegs genießbar machen...

Zurück im Hafen stauen wir als erstes unser zweites Elektro-Faltrad in den riesigen Stauraum unter der Vorschiffskoje, der mich mit seiner Geräumigkeit erneut verblüfft. In dieser Last sind jetzt das Dinghy, diverse Handtücher, zirka 150 m an Schoten und Festmachern, 20 Liter Weißwein, zwei Elektro-Falträder, zwei Kiteboards, diverse Kiteausrüstung und sonstiger Kram. Erstaunlicherweise ist immer noch Platz darin, was mich dazu verleitet, nun auch noch ein drittes (Brompton-) Faltrad mitzunehmen, das sich zumindest für die kleineren Touren wunderbar eignet und wesentlich angenehmer stauen lässt. Das werden wir aber erst am Sonntag machen.

Gegen 19 Uhr machen Kathrin und Matthias zwei Plätze neben uns mit der 39er-Faurby „Faur us“ von Matthias fest. Von ihm hatte ich von Kathrin schon eine Menge gehört. Zehn Minuten nach dem Anlegen

sind die beiden „landfein“. Zu viert machen wir uns auf den Weg zur Hafepromenade, um einen Tisch in einem Restaurant für uns zu organisieren.

Bei Norbert Stark blitzten wir ab, finden aber dann in der „Meerestochter“ einen schönen Tisch und genießen ein herrliches Abendessen. Anschließend sitzen wir noch bis kurz nach eins bei uns im Cockpit und vernichten eine Flasche Mount Gay, diverse Süßigkeiten und einen guten Streifen aus unserem Weißweinschlauch. Gut angeschickert geht es auf die Kojen. „Bis gleich zum Frühstück, aber erst nach dem Aufwachen...“

Sonntag, 15.06.25

Der erste Tag komplette ohne abzuarbeitende Punkte auf der ToDo-Liste steht an. Wir werden zwar schon um sechs wachen, schmuse ein wenig miteinander und drehen uns dann wieder um. Um halb neun stehen wir dann endlich auf. Nici startet den Tag wieder mit einem erfrischenden Bad in der Schlei, während der Skipper die Wassertanks füllt und den Watermaker spült.

Um 10 Uhr frühstücken wir mit Kathrin und Matthias ausgiebig, bevor die beiden sich um 11:15 Uhr auf den Rückweg nach Wackerballig machen. Nici wäscht nochmal unsere Schmutz- und Bettwäsche und verpasst mir einen windschnittigen Kurzhaarschnitt.

Bevor es um 16 Uhr anfängt zu regnen, ist auch das dritte Bordfahrrad verstaut und wir sind im Urlaubsmodus angekommen. Herrlich!

Jetzt freuen wir uns auf die neue Crew, mit der wir ab morgen zunächst nach Wismar und dann ans nördlichste Ende der Ostsee segeln werden. Zumindest in den ersten Tagen werden wir günstigen Wind bekommen.

3. Midsummersail 2025

Montag, 16.06.25

Wir stehen schon um sechs auf, weil um kurz nach sieben Henry, ein Mitarbeiter von Henningsen und Steckmest das neue Dampferlicht montieren soll. Um neun soll auch Tobi von CO-Segel nochmal zum Aufmaß der G3 kommen.

Blöderweise kommt Henry erst, als Tobi schon mitten im Aufmaß steckt. Nun hängt Henry am Dampferlicht und Tobi zieht an irgendwelchen Fallen, was dazu führt, dass Henry das (alte) Kabel vom Dampferlicht aus der Hand rutscht und auf Nimmerwiedersehen im Mast verschwindet.

Das Neueinziehen des Kabels ist eine langwierige und komplexe Arbeit, die sich bis in den frühen Nachmittag hinzieht. Hätte ich das doch bloß besser selbst gemacht, das wäre mir wahrscheinlich nicht passiert. Nun ist aber nichts mehr daran zu ändern. Scheiße, das wird teuer...

Inzwischen sind auch Jörg und Jürgen eingetroffen, Nici macht sich mit Jürgen sofort zum Edeka auf, um den Frischproviant zu kaufen. In ihrer Mittagspause kommt Kathrin noch kurz vorbei, weil sie sehr gern Jörg sehen möchte. Die beiden haben sich jahrelang nicht gesehen und haben viel zu erzählen.

Um 15 Uhr können wir endlich ablegen. Wir planen zunächst nach Wendtorf zu segeln. Da es aber ganz hervorragend läuft, beschließen wir – nach dem über UKW mitgeteilt wird, dass die Übungen im Schießgebiet für heute abgeschlossen sind - querab Kiel Leuchtturm, heute noch bis Orth zu segeln. Mit vollem Groß und ausgebaumter Fock rauschen wir mit sieben bis neun Knoten auf den Fehmarnsund zu.

Was für ein hammergeiler Segeltag. Wir haben alle großen Spaß, bergen kurz vor der Einfahrt in die Orther Bucht die Segel und legen im allerletzten Büchsenlicht in Orth an. Bis alles aufgeklart ist, ist es 23:00 Uhr. Zeit für den Anlegeschluck. Zufrieden fallen wir nach 49 Seemeilen in die Kojen...

Dienstag, 17.06.25:

Nach einem gemütlichen Frühstück kommen Dieter und Jutta, ehemalige Clubkameraden von der Möhne zur Bootsbesichtigung. Mit den beiden haben wir 1988 – damals waren Jutta und Dieter gerade frisch verliebt – mit der Hallberg Rassy 312 meines Vaters auf den Balearen gesegelt und haben auf dem Rückweg von Menorca an die Cote d' Azur einen üblen Sturm erlebt, der auch etwas Schaden am Boot angerichtet hat.

Auch die beiden sehr erfahrenen Segler finden die „NYALA“ richtig gut. Nach anderthalb Stunden Schnackerei, will ich los, weil noch nicht klar ist, ob wir nun unter der Fehmarnsundbrücke durchpassen oder nicht. Trotz intensiver Bemühungen, diversen Anrufversuchen bei angeblich kompetenten Stellen und mehreren Gesprächen mit anderen Wassersportlern finden wir nicht heraus, ob das angebliche Gerüst unter der Hauptdurchfahrt nun aktuell die Durchfahrt behindert oder nicht.

Der einzige Weg dies herauszufinden ist hinfahren. Um elf Uhr legen wir ab und laufen unter Maschine auf die Fehmarnsundbrücke zu. Eine knappe Meile vor der Brücke sehen wir das Übel, wir kommen keinesfalls unter der Brücke durch. Also umdrehen und rund Fehmarn segeln, bevor wir dann den Kurs nach Wismar anlegen können.

Blöderweise schläft der Wind ein. Fünf Knoten Wind aus West sind zu wenig, um heute noch nach Wismar zu kommen. Trotz Code 0 (der ganz gut aussieht) kommen wir nicht von der Stelle. Wir bergen den Code 0 und werfen die Maschine an.

Erst auf der Höhe von Puttgarden gibt es wieder eine Brise, mit der wir fix gen Staberhuk segeln. Ab der Untiefentonne Staberhuk Ost müssen wir aufkreuzen und das bei stark drehenden Winden zwischen acht und zehn Knoten. Auch hier schlägt sich die Breehorn 44 sehr ordentlich.

Kurz vor der Ansteuerungstonne Burg 1 bergen wir erst die Genua und dann das Groß. Beim Einrollen der Genua gibt es einen lauten Knall. Obwohl Jörg nur noch einen Törn auf der Schotwisch hatte zerplatzt die Kunststoff-Wickeltrommel, etwa ein Achtel bricht aus. Zum Glück war die Genua schon fast ganz eingerollt...

Unter Motor geht es in den Rundhafen von Burgtiefe, wo uns Michel und Birgit Hundrup annehmen. Wir verbringen einen schönen Abend zusammen und gehen gegen 23:00 Uhr auf die Koje.

Donnerstag, 18.06.25:

Beim Aufwachen nehme ich sofort wahr, dass der gestern Abend doch schwache Wind deutlich zugenommen hat. Der Check der Wettervorhersage bei Predict Wind und Wetterwelt lässt aber leider

schon Zweifel aufkommen, ob wir wenigstens heute und vor allem zum Start der Midsummersail brauchbare Segelbedingungen bekommen werden.

Nach dem Frühstück und einem Besuch beim Schiffsausrüster, wo wir eigentlich Edelstahl-Halbrundprofile zum Schutz vor schamfilenden Schoten am Cockpitsüll kaufen wollten, tanken wir noch schnell 103 Liter Diesel und machen uns dann um 10 Uhr auf den Weg nach Wismar. Das Groß geht in der Fahrrinne nach Burgtiefe hoch, die Genua an der Tonne Burg 1.

Mit Kurs 166° rauschen wir bei zunächst fünfzehn bis siebzehn Knoten Wind Richtung Wismar. Die Spitzengeschwindigkeit liegt bei neuneinhalb Knoten, über die erste Stunde fahren wir einen Schnitt von 8,3 Knoten. Rumpfgeschwindigkeit!

Dann flaut der Wind leider kontinuierlich auf 1 – 4 Knoten ab. Da hilft auch der aus Verzweiflung gesetzte Code 0 nicht weiter. Das blöde Rütteleisen muss wieder ran. Wir lassen das Groß gesetzt und den Code 0 aufgerollt stehen und hoffen auf ein wenig mehr Wind, der glücklicherweise eine Stunde später wieder einsetzt.

Sofort wird der Code 0 wieder ausgerollt und die Maschine abgestellt. Nun laufen wir zwar keine acht Knoten mehr wie nach dem Auslaufen, aber immerhin befriedigende sechs Knoten. Blöderweise dreht die Brise immer spitzer und schon nach wenigen Minuten wird der Wind zu stark zu spitz für unseren Code 0. Schnell ist das Ding wieder eingerollt und die Genua ausgerollt. Damit fahren wir über das Offentief in die Fahrrinne nach Wismar.

Hinter uns läuft die Hanse 470 „Marysol“, die ebenfalls an der Midsummersail teilnimmt. Auch dieses Boot hat gutaussehende schwarze Segel und Jörg weiß zu berichten, dass der Eigner auch schon einhand an der Silver Rudder-Regatta rund um Fünen teilgenommen hat. Ich bin sehr überrascht, dass uns die Hanse nicht in kurzer Zeit überholt hat. Im Gegenteil, platt vor dem Wind (beide Boote nur unter Großsegel) sind wir sogar schneller als die „Marysol.“

Erst kurz vor dem Westhafen machen wir einen Aufschieber und bergen das Groß, diesmal sogar sehr ordentlich. Wir bekommen noch einen wunderbaren Längsseitsliegeplatz vor Kopf in der kleinen Marina. Nach dem Anlegen versuchen Jörg, Nici und Willem – der soeben an Bord kam – die benötigten Scheuerschutzschienen bei einem Schiffsausrüster und Eisenwarenladen aufzutreiben. Wieder ohne Erfolg. Immerhin erhalten die drei ein paar Tipps, wo wir es morgen versuchen könnten.

Jürgen trifft sich mit einer Bekannten, der er das Boot zeigt und verbringt mit ihr den Abend. Ich mache noch ein wenig Reinschiff im Cockpit, als auch schon das Telefon klingelt. Jörg und Nici haben ein Fischrestaurant aufgetan, wo wir zu Abend essen wollen.

Um 20:00 Uhr sind wir wieder an Bord.

Donnerstag, 19.06.25

Noch vor dem Frühstück machen wir uns auf den Weg zur Yachtwerft auf der gegenüberliegenden Seite des Westhafens und klopfen um zwanzig vor neun an der Bürotür. „Halbrundprofile für Scheuerleisten? Haben wir nicht, wenn überhaupt nur ein paar Reststückchen“.

„Notfalls nehmen wir auch die“, antworte ich freundlich. „Na, dann kommen Sie mal mit“ In der Winterlagerhalle an der Wand finden wir nicht nur Reststücke, sondern zwei 2m-Stücke von diesem für uns kostbaren Halbzeug. Schnell haben wir den Schraubstock, die Bügelsäge und einen Schleifbock okkupiert und fertigen uns selbst die vorher ausgemessenen Teillängen für beide Cockpitseiten und

zwei kurze Stücke für die Klampen am Spiegel. Passende Schrauben dazu, 200 Euronen bezahlt und zurück an Bord, wo wir nach dem Frühstück mit der Montage beginnen.

Erst reiße ich einen Schraubenkopf ab, Jörg himmelt einen 2 mm Bohrer. Trotzdem sind wir nach zwei weiteren Stunden mit unserer Arbeit zufrieden. Nici und Willem haben derweil noch ein paar Leckereien für die Regatta eingekauft und zumindest Teile der wunderschönen Altstadt von Wismar besichtigt.



Meine zufriedene Bordfrau und – zwischen den Winschen – die neuen Scheuerschutzschienen

Um 14 Uhr machen wir uns bei böigem Nordwestwind unter Maschine nach Boltenhagen auf, wo sich das „Race Village“ für die Midsummersail befindet. Direkt nach dem Anlegen erhält die „Nyala“ eine ordentliche Süßwasserdusche und strahlt danach wie frisch aus der Werft.

Heute gibt es noch kein gemeinsames Programm, lediglich den Check-In, bei dem wir unsere Startnummer, ein paar Mützen und einige Infos zum Hafen erhalten, der schon recht mondän wirkt. Gepflegte Anlage mit piekfeinen Sanitärräumen begeistern, die hiesige Gastronomie, die wir zum Abendessen aufsuchen, leider weniger.

Die von mir bestellte Scholle mit Speck und Bratkartoffeln hat gelbes, trockenes Fleisch. Auf jeden Fall nicht frisch, wird deshalb reklamiert. Stattdessen erhalte ich dann – wie auch der überwiegende Teil unserer Crew – eine Edelfisch-Variation, die zumindest geschmacklich sehr gut ist. Eine halbe Stunde

nach dem Essen haben wir mit Ausnahme von Nici alle Durchfall. Na prima, wir wissen allerdings nicht, ob es nun am Spinat, den Bratkartoffeln der Remoulade oder am Eis zum Nachtisch lag.

Freitag, 20.06.:

Noch ein Tag bis zum Start unseres Abenteuers. Die aktuelle Wettervorhersage verheißt leider keine optimalen Bedingungen, im Gegenteil:

Am Samstag und Sonntag ist mit sehr schwachen Winden zu rechnen, ab Montag soll es dann richtig viel Wind – in Böen bis zu 52 Knoten aus West in der südlichen und zentralen Ostsee geben. Prost Mahlzeit!

Nach dem ausgiebigen Frühstück mit frischen Brötchen, die Nici bei ihrem Morgenspaziergang im zwei Kilometer entfernten Ort geholt hat, üben wir für den drohenden Starkwind das Einbinden des dritten Reffs und das Setzen der vollen und gerefften Kutterfock. Das sieht gut aus; trotzdem hoffe ich sehr, dass sich die Prognose noch verändern wird.

Genauer erfahren wir wohl beim Briefing am Abend. Den Tag vertrödeln wir bei schönstem Sommerwetter in der Umgebung des Hafens, begutachten unsere potentiellen Mitstreiter und freuen uns auf das Eröffnungsprogramm mit allgemeinem und Wetterbriefing, Bratwurst und Bier, sowie Livemusik und Feuerwerk.

Außerdem machen wir alle eine ausgiebige Mittagsstunde, um möglichst erholt an den Tresen und morgen an den Start gehen zu können.

Um viertel nach sechs machen wir uns auf zur Kneipe am Hafembüro und stärken uns mit Bratwurst und Bier für das Regattabriefing, was um 19 Uhr in der wenige hundert Meter entfernten Winterlagerhalle stattfindet. Der Wettfahrtleiter und Organisator Robert hat wenig Neuigkeiten, mahnt jedoch schon mal vorsichtshalber zur Besonnenheit am Start.

Sebastian Wache macht das Wetterbriefing und spricht von einer sehr herausfordernden Wetterlage, die uns in den nächsten Tagen von Totenflaute am Samstag und Sonntag bis zu mehr als 50 Knoten Wind in den Schauer- und Gewitterböen am Montag oder Dienstag bringen könnte.

Nach dem Briefing geht es zurück zum Hafen an den Tresen. Etliche Biere später gibt es um 22:30 Uhr ein recht schönes Feuerwerk. Im Anschluss gehen wir auf die Kojen, um morgen möglichst fit zu sein.



Die Crew in Boltenhagen (von links): Jörg, Nici, Kiki, Willem, Jürgen



Regattabriefing in Boltenhagen

Samstag, 21.06.:

Schon früh um sieben herrscht reges Treiben im Hafen. Hier und da wird noch jemand in den Mast gezogen, es werden Segel gewechselt und Schoten eingeschoren. Nici nutzt die vorerst letzte Chance auf einen Morgenspaziergang und versorgt uns wieder mit frischen Brötchen und Croissants.

Bereits um halb zehn laufen die ersten aus und machen sich unter Segeln auf den Weg zum etwa zehn Seemeilen südlich von Boltenhagen gelegenen Startgebiet an den Wismarer „Schwedenköpfen“. Wir brechen unter Maschine um halb elf mit der Masse der anderen Boote auf und laufen unter Maschine zum Start. Nici hat noch eine Maschine Weißes aufgesetzt.

Im Startgebiet angekommen machen wir uns Gedanken um eine halbwegs sinnvolle Starttaktik, was durchaus anspruchsvoll ist. Der Start erfolgt in nördlicher Richtung an einer relativ kurzen Linie, wo man weder von Westen noch von Osten – weil beidseits sehr flach – ordentlich „Anlauf“ nehmen kann.

In unserer Gruppe starten zwar nur 21 Boote, dummerweise sind aber auch einige Boote aus dem Start vor uns, der bereits 15 Minuten (!!!) zurückliegt noch nicht über die Linie und stehen da dumm im Startgebiet rum. Trotzdem gelingt uns ein halbwegs ordentlicher Start. Mit guter Geschwindigkeit laufen wir in der Spitzengruppe nach Norden aus der Wismarbucht, nur ganz wenige Boote sind wirklich schneller als wir.

Querab von Timmendorf auf Poel gebe ich das Ruder an Jörg ab. Von Wind kann man inzwischen kaum noch sprechen, es flaut immer weiter ab. Dennoch freue ich mich diebisch über die unerwartet guten Leichtwindeigenschaften der Breehorn 44. Wir können einigen deutlich leichteren Booten Paroli bieten. So fahren wir zum Beispiel ganz locker unter der als echte Rakete geltenden „Black Maggy“, einem Open 40 durch. Der Eigner kann kaum glauben, was er da sieht.



NYALA an der Startlinie in Wismar

Immer wieder wechseln wir zwischen Genua 2 und dem sehr guten Code Zero. Auch Gennaker und Spinnaker kommen kurz zum Einsatz, werden jedoch aufgrund des zu schwachen Windes schnell wieder geborgen oder erst gar nicht richtig gesetzt.

Es ist absolut tricky in dem großen Flautenloch, in dem wir rumeiern irgendwo einen kleinen Hauch Wind zu finden.

Zum Abendessen gibt es ein wahres Festmahl, was uns Nici zubereitet. Wir genießen ein am Stück gebratenes Rinderfilet mit einem leckeren Kartoffelgratin und Paprika-/Pilzrahmgemüse. Köstlich, die gesamte Crew ist begeistert. Nach dem Abbacken geht es auch für mich mal kurz auf die Koje, so richtig schlafen kann ich jedoch nicht.

Als ich nach etwa anderthalb Stunden wieder aufstehe wechseln Willem und Jürgen gerade von der Genua auf den Code 0, was uns signifikant schneller werden lässt. Gut so, weil wir inzwischen von Platz 17 auf 21 (von 83) zurückgefallen sind. Wirklich aussagekräftig ist diese Platzierung jedoch nicht, weil es keine Handicap-Wertung gibt. Es ist schwer einzuordnen, wo wir nach Yardstick oder ORC liegen würden, ich denke aber unter den Top 10.

Um 22:30 wird es langsam dunkel, die Positionslaternen werden eingeschaltet. Die erste Nacht auf See bricht an, in der der Wind irgendwann auf Südost drehen und dann langsam zunehmen sollte.

Sonntag, 22.06.

In der Nacht haben wir uns bei ziemlicher Flaute (teilweise weniger als einen Knoten „Wind“) gegenüber den leichteren Booten etwas nach hinten gesegelt, insbesondere die heißen Light Displacementboote wie der OneOff „Black Mary“ und die Dehler 30 OD „Tschaika“ konnten sich absetzen. Wir suchen den Horizont nördlich von Hiddensee und Rügen immer wieder nach Windstreifen ab und versuchen unsere Sichtungen optimal umzusetzen.

Die Fernsicht ist fantastisch, an Backbord kann man klar Mön, an Steuerbord Rügen und voraus Schweden klar erkennen. Ab Mittag weht eine nette Brise aus dem zunächst nordöstlichen Quadranten, die uns leider nicht zur Südspitze von Öland, sondern ans westliche Ende der Hanöbucht bläst.

Mit knüppeldichten Schoten geht es nach Norden. Südlich von Simrishamn frischt es auf und wird fies böig. Mit zunächst einem Reff, dann mit zwei Reffs und schließlich nur noch unter der auf die Hälfte zusammengerefften Genua kämpfen wir uns voran und sehen dabei – im Vergleich zur Konkurrenz sogar ganz gut aus.

Die Leekojen im Salon und die Achterkajüte werden konsequent für die Freiwächter genutzt, da bleibt für den wachfreien Skipper – was ja zunächst mal nach viel Schlaf klingt – nur das Vorschiff übrig, was einer endloswn Achterbahnfahrt ähnelt. Ich bekomme kaum ein Auge zu und merke, dass mich die Regatta schon recht anstrengt. Kein Vergleich zu früheren Langstrecken, die ich mit 30 oder 40 Jahren gefahren habe.

Wir haben Glück und kommen mit einem kurzen Holeschlag um das Verkehrstrennungsgebiet bei Simrishamn herum. Inzwischen sind ein paar unserer Gegner und viele kleinere Verfolger in Schutzhäfen abgelaufen. Wir gönnen uns diesen Luxus nicht und fighten weiter. Schließlich segeln wir hier das angeblich längste und härteste Rennen der Ostsee...

Montag, 23.06.:

Inzwischen hat der Wind über Südost und Süd auf Süd gedreht und beschert uns am Morgen eine flotte Fahrt auf die Südspitze von Öland zu. An Backbord querab liegt Utklippan. Jetzt steht die Entscheidung

an, ob wir nun durch den Kalmarsund gehen oder lieber Öland östlich passieren. Mit der Predict Wind Software prüfe ich die Optionen, das ECMWF- und das ebenfalls als recht zuverlässig geltende PWE-Wettermodell empfehlen den Weg an der Ostseite von Öland vorbei.

Da der Wind immer mehr auf Südwest dreht, baumen wir die Genua aus, was uns sofort einen Fahrtzuwachs von etwa einem Knoten bringt und vor allem die Option bietet tiefer zu fahren als bisher. So können wir Ölands Södra Udde noch am Vormittag runden, schiften dann und laufen ausgebaumt mit siebeneinhalb bis achteinhalb Knoten nach Norden. Traumhaftes Segeln, zumal die Sonne rausgekommen ist.

Die Crew harmoniert prima, auch wenn wir zwei weniger erfahrene Mitsegler an Bord haben. Nici ist sehr vorsichtig und außerdem leicht seekrank. Jürgen ist sehr motiviert, leider fehlt ihm manchmal noch ein wenig der Überblick, er segelt überhaupt zum ersten Mal eine Regatta und kennt einfach die Abläufe noch nicht so wie die „alten Hasen“ in unserer Crew.

Dennoch bin ich überwiegend sehr zufrieden mit meiner Mannschaft. Mein einziges Ärgernis ist, dass die beiden Wachführer einfach zu faul sind, das Logbuch ordentlich zu führen. In inzwischen drei Tagen gab es bisher eine einzige Eintragung, die nicht von mir gemacht wurde und dementsprechend auch große Lücken von bis zu sechs Stunden.



Unser Dauersteuerer Jörg: Geradlinig, ehrlich und (meist) sehr gut gelaunt und lustig

Um 13:00 Uhr Ortszeit werden wir auf Platz 9 für die Line Honours geführt und haben noch 642 Seemeilen zu segeln. Mit rund 28 Seemeilen Vorsprung voraus liegen die Spitzenreiter bei den Einrümpfern „Madame X2“ und „Lightworks“ (letztere besonders bemerkenswert, weil nur 38 Fuß lang), etliche Konkurrenten liegen zwischen 10 und 20 Seemeilen vor uns.

Über den heimischen Buschfunk hören wir, dass ein 30-Fuß Trimaran gestern vor Rügen gekentert sein soll. Komisch, da waren höchstens 18 Knoten Wind. Ein Segler wurde wohl von einem Hubschrauber abgehoben und in ein dänisches Krankenhaus in Roskilde geflogen.

Die aktuellste Wettervorhersage verspricht uns ein hohes Etmal und – leider – für die Nacht auch wieder ruppiges Wetter mit halbem Wind, Böen bis zu 38 Knoten und bis zu 3m hohen Wellen auf unserem Kurs auf direktem Weg von der Nordspitze Ölands Richtung Ansteuerung Alandssee.

Um Mitternacht haben wir 177 sm auf der Uhr, 35 Knoten Wind und ballern mit neun Knoten Richtung Nordnordosten. Die Gotland-Fähre „Drotten“ kommt ihrer Ausweichpflicht nicht nach und muss mit der Signalpistole (Einzelstern Blitzknall weiß) darauf aufmerksam gemacht werden. Sehr spät macht das „Blech“ einen Haken und passiert uns an Backbord mit höchstens zwei Kabellängen Abstand.

Dienstag, 24.06.:

Die ganze Nacht bläst es weiter sehr stark, in der Spitze mit 38 Knoten in der 04-08 Wache. Diese Böe nutzt Willem aus, um den bisherigen Speedrekord der NYALA (12,6 Knoten auf der Nordsee) deutlich auf 13,4 Knoten zu verbessern.

Für den gesamten Vormittag ist Regen angesagt, aber irgendwie schaffen wir es nur ein paar Tropfen abzubekommen. Leider ist der Wind immer noch sehr böig, in den Böen sind wir mit einem Reff im Groß und der Kutterfock sehr üppig „betucht“, in den Löchern könnten wir gut die Genua vertragen. Die vielen Segelwechsel wären jedoch mit einer Zweier-Wache kaum zu bewerkstelligen. Also belassen wir es vorerst bei der Kutterfock und hoffen darauf, dass wir – wenn wir höher ranmüssen – damit genug Tuch oben haben.

Um 13:00 Uhr haben wir schon wieder 102 Meilen seit Mitternacht zurückgelegt und stehen momentan auf Platz 8, unser bisher bestes Zwischenergebnis. Viele Boote fahren durch die Stockholmer Schären, wir haben uns für „freies Wasser“ entschieden. Was besser ist, werden wir heute Nacht wissen. Wenn der Wind früher und weiter auf Nordwest dreht, haben die „Schärenfahrer“ einen Vorteil, der schwer wieder auszugleichen sein wird. Sehr spannend...

Am Abend wird das Wetter schlechter, es bewölkt sich immer mehr und es wird erneut böig. Auch die See wird unangenehmer. Tapfer kreuzen wir südwestlich von Mariehamn auf, trotzdem kommt uns die „Rusalka“, eine X412, die wir seit dem ersten Tag meistens in Sicht hatten, langsam aber beständig auf.

Gegen 22:30 Uhr wenden wir auf Backbordbug. Leider rollt sich die Schürze der Genua nicht nach innen in die Reling. Durch vorsichtiges Anluven versucht Jörg das Unterliek innerhalb des Zauns zu bekommen. Das gelingt auch, aber in Höhe der ersten Saling berührt die Achterliekspartie einmal kurz die Saling. Einen Moment später sehen wir das Desaster, die nagelneue Genua hat einen etwa 15cm langen und 10 cm hohen T-förmigen Riss durch den das Tageslicht scheint.

Scheiße, jetzt ist guter Rat teuer! Das Segel ist vom Regen klitschnass, außerdem haben wir kein Material für eine dauerhafte Reparatur mit. Wir brauchen einen Segelmacher. Eine Recherche im

Internet weist aus, das es in der Region Stockholm einige Segelmacher – auch von UK Sails – gibt, aber dahin wollen wir nicht zurücklaufen.

Der nächste erreichbare Hafen ist Mariehamn, die Hauptstadt der politisch zu Finnland gehörenden Ålandinseln, auf segelbarem Kurs etwa 18 Seemeilen entfernt. Dort soll es aber zumindest laut Internet keine „moderne“ Segelmacherei geben. Auch sonst gibt es anscheinend keine Segelmacher in der Nähe, mir graut vor einem Trip von Schwedens Ostküste per Bus, Bahn oder Taxi nach Stockholm.

Weiterfahren mit dem „angeschreddertem“ Segel könnte vielleicht klappen, ist aber sehr riskant. Eine Reparatur mit Bordmitteln wäre wegen der Wind- und Wetterprognose erst übermorgen möglich. Wir entschließen uns nach Mariehamn abzulaufen, rollen unser „Sorgenkind“ weg und humpeln mit leicht geschricktem Großsegel Richtung Nordosten.

Mittwoch, 25.06.:

Neben harten Böen und Regen kommt jetzt noch Nebel auf, der zum Glück aber nur eine Stunde anhält. Inzwischen habe ich alle möglichen Mails an den Hafenmeister in Mariehamn, die Hafenbehörde und an drei Segelmacher in Stockholm geschrieben und einen Liegeplatz in Mariehamn reserviert.

Um 03:00 Uhr machen wir in der ASS-Marina im Westhafen von Mariehamn, gleich hinter dem Heck des ehemaligen Flying-P-Liner „Pommern“, einer riesigen Viermastbark fest. Jetzt sind erstmal ein paar Stunden Schlaf möglich, weil wir vor acht sicher niemanden erreichen.

Um sieben Uhr stehen Nici und ich unter der Dusche in dem modernen Yachthafen und gehen danach zur „Butik“ des Hafensmeisters, wo schon ein paar Pullover vor der Tür zum Kauf angeboten werden. Die Uhr dort zeigt schon halb neun. Stimmt, wir haben auf den Ålands eine andere Zeitzone.

Der Hafenmeister gibt uns eine Telefonnummer von Jouni, einem alten Segelmacher für Traditionssegler, meint aber, dass er nicht sicher sei, ob er uns helfen könne. Ich rufe ihn an und auch er ist besorgt, ob er ein Carbonsegel wieder hinbekommt.

Auch seine Dacron-Vorräte seien stark begrenzt, aber er könnte in einer Stunde am Hafen sein, um das Segel abzuholen. Darüber freue ich mich sehr und bin zuversichtlich, dass wir das schon irgendwie hinbekommen. Jetzt also schnell das Segel abschlagen und falten und möglichst noch frühstücken.

Nici backt schnell ein paar Brötchen auf und schmiert mir diese, während Willem, Jörg und ich die immer noch klatschnasse Genua bergen und falten.

Als Nici die Brötchen gerade geschmiert hat, steht ein älterer Herr auf dem Steg und entpuppt sich als der Segelmacher. Jouni ist 76 Jahre alt und seine kleine Loft befindet sich auf der ersten Etage eines kleinen Holzhäuschens. Die Treppe ist so schmal, dass die gerollte Genua gerade so durchgeht. Allein bugsiere ich das schwere Segel in die Loft, wo Jouni den Schaden begutachtet.

Ein Carbonsegel hat er noch nie repariert und hat offensichtlich gehörig Respekt davor. Er zeigt mir seine Dacronreste und fängt an, seine größte Nähmaschine und etliche IKEA-Tische so zu drapieren, dass wir mit der Reparatur beginnen können. Ich schneide derweil aus den wenigen Dacronresten ein paar Flicker zusammen.

Zunächst wird auf die Schadstelle beidseitig mit einigen Nähten ein 20 x 30 cm großer Flicker aufgenäht. Zum Schutz vor weiterer Beschädigung werden ebenfalls beidseitig einige keilförmige

Patches aufgenäht, die zunächst nur untereinander vernäht und erst dann mit einer umlaufenden Naht auf das Segel genäht werden. Das Handling des Segels ist tricky, aber zu zweit machbar.

Jouni und ich sind uns sehr sympathisch, immer wieder lobt er meine sehr pragmatische Handlungsweise bei der Reparatur und meine Sachkenntnis. Als wir nach drei Stunden fertig sind und die Werkstatt aufgeräumt haben, nimmt er mir nur 140 Euro ab und meint, diesen Freundschaftspreis nur deshalb machen zu können, weil ich ihm so sympathisch war und weil er selbst eine Menge bei der Reparatur gelernt habe.

Ich bin sehr glücklich, als wir wieder am Hafen sind und das Segel angeschlagen haben. Den Tauwerkschäkel am Segelhals ersetzte ich durch eine Dyneema-Lasching, weil auch der Softschäkel, wie auch unser Großfall im Kopfbereich deutliche Verschleißspuren zeigte. Das Großfall wird schnell eingekürzt und um 13:15 werfen wir die Leinen los, um das Rennen wieder aufzunehmen. Insgesamt hat uns das Genua-Malheur etwa 12 Stunden gekostet, die nur mit einer „Nur tote Fische schwimmen mit dem Strom-Taktik“ wieder aufgeholt werden können.

Das Race-Tracking zeigt, dass der große Teil des Feldes Richtung Rauma auf der finnischen Seite unterwegs ist. Die Predict Wind-Software räumt uns aber auch eine gute Chance auf der schwedischen Seite ein. Win oder die ist jetzt die Devise, wir entscheiden uns in der Beratung zwischen Skipper und den beiden Wachführern Jörg und Willem einstimmig und unabhängig voneinander für schwedische Seite. Das ist ein riskantes Spiel, was aber kalkulierbar erscheint.



Die frisch reparierte und verstärkte Genua 2. Die Kralle im Achterliek war schon bei der Auslieferung da
Mit Westsüdwestkurs kreuzen wir auf die schwedische Seite, fahren also zunächst sogar vom Ziel weg.

Um 17:15 Uhr werden wir auf Platz 23 der Liste geführt. Die Rusalka, die wir noch gestern Abend in Schlagdistanz hatten, liegt nun auf Platz 11 und hat unglaubliche 75 Seemeilen Vorsprung. Es wird sehr spannend!

Donnerstag, 26.06.:

Als ich um Mitternacht aus Solidarität und um die „Buchführung“ zu machen mit aufstehe, ist im Cockpit eine sehr gelöste Stimmung, obwohl die Bedingungen alles andere als toll sind. Die Genua ist auf Arbeitsfockgröße gerefft, das Großsegel flachgetrimmt, die Segel schlagen rhythmisch hin und her und verbreiten diese Geräusche. Totenflaute. Immerhin treibt uns ein gnädiger Strom mit einem halben Knoten Fahrt in die richtige Richtung.

Heute scheint die erste Nacht zu sein, in der es nicht mehr dunkel wird. Um ein Uhr ist der Himmel glutrot. Kurz vor dem Aufstehen hatte ich minutenlange Krämpfe in den Beinen. Auch Jörg hat seit ein paar Tagen Probleme damit. Gut, dass unsere Bordärztin Nici auch für solche Fälle gut vorgesorgt hat. Sie füttert mich mit Buscopan und schnell wirkendem Magnesium und bald geht es besser. Nici diagnostiziert Muskelüberlastung als Ursache für die Krämpfe. Vielleicht war es die Segelschlepperei beim Segelmacher gestern...

Die Stimmung im Cockpit ist fröhlich, fast ausgelassen. Willem und Jürgen haben einen Mitbewerber, die Faurby 410 „Sammy“ in Sichtweite, auf die wir langsam auflaufen. Wir fahren mit dichten Schoten fast maximale Höhe, noch weht eine nette Brise und treibt uns mit Generalkurs 10° und fast sieben Knoten Speed über Grund nach Norden.

In der Wertung haben wir uns inzwischen auf Platz 18 vorgearbeitet. An der Spitze beeindruckt uns die Arcona 385 „Lightworks“ immer mehr, die nur elf Seemeilen hinter dem Dragonfly 40 „Flying Dragon“ aus Dänemark liegt. Absolute Spitzenklasse, wie gut diese Mannschaft segelt.

Jürgen bereitet uns heute ein leckeres Frühstück, das wir wie fast immer im Cockpit einnehmen. Dazu scheint die Sonne und alle sind gut drauf. Trotz dem herben Verlust in der Platzierung durch unseren Genuaschaden wirken alle heute besonders motiviert. Wer weiß, vielleicht geht ja noch mehr...

Gegen Mittag schläft der Wind wieder so weit ein, dass die Segel nur hin- und herschlagen. Zur Vermeidung von weiteren Segelschäden rollen wir die Genua so weit ein, dass die Achterliekspartie von den Wanten und Salingen freibleibt.

Am Nachmittag bergen wir das Großsegel, um nochmals den Fallverschleiß zu kontrollieren, nachdem wir das Fall am Kopfbrett in der achteren Kausch eingeschäkelt haben. Diesmal ist das Fall zwar weitgehend unversehrt geblieben, dafür hat es den Großsegelkopf ein Stückweit durch das – außerdem verbogene - Kopfbrett gezogen. Hier scheint die Position der Großfallrolle nicht zum Kopfbrett des Segels zu passen. Mist, hoffentlich bekommen wir nicht auch mit dem Groß noch Probleme. Rein vorsichtshalber ziehe ich an der Dirk ein neues bzw. weiteres 12 mm dickes Dyneemafall in den Mast.

Wir wollen versuchen, ob das besser funktioniert und weniger materialmordend ist.

Die Kapriolen des Windes haben uns heute bisher schon ein paar Wechsel zwischen Code Zero und Genua gekostet. Als am späteren Nachmittag der Wind langsam von Nordwest über Nordost auf Südost dreht, können wir zum ersten Mal den nagelneuen Spinnaker setzen. Das Ding ist eigentlich zu schwer für Flaute. Bei fast achterlichen Wind würde der etwas leichtere Gennaker aber keinen Sinn machen.

Etwa vier Seemeilen vor uns fährt die Faurby 400 „Sammy“, sieben Meilen hinter uns die Bestevaer 45 „Anorak“. Die Bastelei mit dem Großsegel hat uns wieder etwas Zeit gekostet, was zwar ärgerlich, aber kaum zu ändern ist.

Zum krönenden Abschluss des Tages gibt es Penne Carbonara nach dem Rezept unseres Lieblingsitalieners Francesco Diana.



Nun geht es unter Spinnaker in die – sehr kurze und recht helle – Nacht. Wie immer bei solchen Bedingungen muss ich dabei an die Daimler Chrysler North Atlantic Challenge denken, die ich im Jahr 2003 auf der 46 er Swan „Rarotonga“ gesegelt habe.

Als wir im ersten Drittel des bis dahin recht ordentlich für uns verlaufenden Rennens in der Abenddämmerung wunderbar unter Spi liefen, ließ der Eigner den Spinnaker bergen, was mich völlig fassungslos machte. Noch ein paar Wochen vorher hat er vor versammelter Mannschaft getönt, dass es eine Schmach für ihn wäre, bei der Siegerehrung nicht auf dem Treppchen zu stehen. Leider war das damals nicht die einzige komplett falsche Entscheidung, die der Mann getroffen hat.

Wenn ich aus heutiger Sicht darüber nachdenke, kann ich seine Sichtweise (die Sicherheit geht vor) deutlich besser verstehen als noch vor 20 Jahren. Trotzdem war das mit das Schlechteste, was ich je beim Segeln erlebt habe.

Nachdem wir nun selbst schon ein paar Probleme mit unseren Segeln hatten und haben, bin ich selbst viel vorsichtiger als früher und schon das Material, aber Regatta ist nun mal Regatta; wie ich in der kommenden Nacht mal wieder spüre.

Bis 23:00 Uhr bin ich mit Jörg und Nici an Deck und trimme den Spi, dann ist mein Akku leer für heute und ich lege mich – quasi auf Standby – auf die Luv-Salonkoje.

Freitag, 27.06.:

Um kurz vor zwei weckt mich Willem und berichtet, dass der Wind soweit geschrallt hat, dass wir unseren Kurs unter Spinnaker nicht mehr halten können. Ich werde zum Segelwechsel an Deck gebraucht.

Willem und Jürgen waren sich unsicher, ob wir nun lieber auf den Code 0 oder den Gennaker A2 wechseln sollen und haben deshalb – dankenswerterweise – beide Segel schon klar zum Setzen gemacht. Auch das Cockpit ist schon komplett vorbereitet.

Ich hatte im Frühjahr ein wenig Bedenken, ob ein so junger Mensch wie Willem gut in die Crew passen würde. Diese waren absolut unberechtigt, Willem macht einen hervorragenden Job als Wachführer und begeistert mit seiner Ruhe, Freundlichkeit und Umsicht.

Schnell steht der Gennaker und mit etwa einem Dreiviertelknoten Speed mehr als vorher verfolgen wir weiter die verdammte Faurby „Sammy“, die sich sehr tapfer gegen jeden Überholversuch von uns wehrt.

Nach Segelwechsel, Logbuchzeile und Zigarette gehe ich wieder auf die Koje, benötige aber eine ganze Weile, bis ich wieder einschlafe.

Gefühlte anderthalb Stunden später ist der nächste Segelwechsel fällig. Der Wind hat noch mehr geschrallt, es wird Zeit für die Genua. Schlecht gelaunt und mit dementsprechend ruppigem Ton stehe ich auf und stelle mich ans Rad. Diesmal ist das Manöver nicht ganz so perfekt vorbereitet und außerdem haben Jörg und ich unterschiedliche gewohnte Abläufe für das Bergen des Gennakers.

Kurz giften wir uns an und Jörg tritt – allerdings nur für Sekunden in den Streik – wobei die Niederholleine des Bergestrumpf ausweht. Jörg kann sie zum Glück schnell wieder einfangen. Als das Manöver abgeschlossen ist, verhole ich mich ziemlich wütend ins Vorschiff, um dort hoffentlich ein wenig länger schlafen zu können.

Angeblich um mich vom Bordgeschehen ein wenig besser abzuschirmen und mir so die Ruhepause zu gönnen, die ich dringend brauchte, hat Nici dann die Tür zum Vorschiff zugemacht. Tatsächlich bin ich dann nach einer Weile Schmolzen so tief eingeschlafen, dass ich den nächsten von Willem und Jürgen durchgeführten Segelwechsel von der Genua auf den Code 0 gar nicht mitbekommen habe.

Erst um neun Uhr (das Frühstück ist längst vorbei) werde ich kurz wach und vermisse meine Liebste neben mir, die es sich auf Jürgens Koje bequem gemacht hat. Als ich nach ihr schaue, kommt sie dann mit ins Vorschiff, wo wir engumschlungen sofort wieder einschlafen.

Um viertel vor zwölf bin ich wirklich ausgeschlafen und hungrig wie ein Wolf. Schnell ist ein leckeres Omelett mit Paprika und Käse für die Mannschaft fertig und die gute Laune ist auch wieder zurück. Über unsere Auseinandersetzung können Jörg und ich schon wieder lachen.

Wachführer Willem berichtet von der aktuellen Situation: Die „Sammy“ ist bei dem leichten Wind etwas schneller als wir – was aufgrund der nur etwa halb so hohen Verdrängung nicht weiter verwunderlich ist, die Bestevaer 45 hinter uns fällt immer weiter zurück und wir alle drei haben den Abstand auf die vor uns fahrende Gruppe deutlich verkürzt.

Der Trimaran „Flying Dragon“ und die Arcona 385 „Lightworks“ sind bereits durchs Ziel gegangen, wir liegen mit 169 sm bis zum Ziel immer noch auf Platz 18. In Schlagdistanz liegen noch die „Sammy“ und die „Steel“. Realistisch ist für uns also ein 17. Platz möglich, wenn man unterstellt, dass wir die „Sammy“ wohl nicht mehr schlagen werden. Wenn wir in die Grütze fahren oder viel Pech haben sollten, kann sich unser bisheriges Ergebnis aber auch noch massiv verschlechtern.

Warten wir es mal ab....

Samstag, 28.06.:

Das Abwarten (auf „Jagderfolg“) war leider erfolglos. Die Konkurrenz hinter uns konnte zwar weiter zurückgelassen und teilweise – wegen weiterer Aufgaben von Teilnehmern – dezimiert werden, der Abstand zu den vor uns fahrenden Yachten hat sich leider weiter vergrößert. Unser 18. Platz scheint sich also zu manifestieren. Das ist zwar ein wenig schade, aber leider nicht zu ändern.

Der gestrige Abend war leider ziemlich flau, über ab und zu Mal sechs Knoten Wind haben wir uns in den Abendstunden schon wirklich gefreut. Trotzdem haben wir es gestern immer noch auf ein Etmal von 145,5 Seemeilen gebracht.

Für ein wenig Verwirrung sorgte gestern Abend eine Kappe aus Edelstahl, die Jörg beim Rückweg vom Vorschiff an Deck fand. Irgendwelche Teile aus dem Rigg?? Die sofortige Kontrolle ergab, dass die Bolzen im Baumniederholer axial durch diese Edelstahlkappen und M4 x 16 Senkschrauben gesichert werden. Statt diese Schrauben mit Loctite Schraubensicherung (mittelfest) zu sichern, waren die Schrauben gefettet. Zum Glück sind noch alle Kappen da, aber passende Schrauben habe ich nicht an Bord. Der Einbau der herausgefallenen Kappe gestaltet sich etwas schwierig, da es nicht ganz trivial ist beim Segeln die genaue Flucht von Bohrung und Kappe hinzubekommen, weil das Großsegel ja ständig andere Zugkräfte und -Winkel auf den hydraulischen Baumniederholer ausüben. Mit Ruckelei und „Argumentationsverstärker“ in Form eines 500g-Schlosserhammers bekommen Jörg und ich das aber hin. Die axiale Sicherung müssen nun provisorisch ein paar Tapestreifen übernehmen.

Die Nacht wird wieder sehr flau, ständig müssen wir nach Windfeldern suchen, um überhaupt ein wenig voran zu kommen. Jürgen und Willem wechseln in der 04 bis 08 Uhr-Wache nochmal auf den Code Zero, um überhaupt ein wenig Fahrt zu machen. Über ein paar Stunden geht in der Nacht allerdings gar nichts, die Genua wurde deshalb – absolut richtig – eingerollt und das Groß dichtgeholt und flachgetrimmt, um das Schlagen des Segels auf ein Minimum zu reduzieren.

Morgens um viertel nach neun, kurz nach dem Frühstück und Abbacken, setzt eine leichte Brise aus Süden ein, Zeit den Spinnaker zu setzen. Blöd ist, dass sowohl Jörg als auch ich eigentlich erstmal ein längeres Gespräch mit der Firma Jabsco führen müssten, womit ein größerer WC-Gang gemeint ist.

Wir verkneifen uns das und setzen die Prioritäten zugunsten der Regatta. Arschbacken zusammengekniffen und Spi gesetzt. Sofort setzt sich unser 14-Tonnen-Provianttransporter in Bewegung. Es ist zwar keine Rauschefahrt, doch nach stundenlangem Stehen auf der Stelle kommen uns dreieinhalb bis vier Knoten Fahrt schon wie eine Erlösung vor.

Um zwölf Uhr sieht es im Gesamtklassement wie folgt aus:

Gemeldete Boote:	99
Insgesamt gestartete Boote:	83
Noch in der Wertung befindliche Boote:	45
Bisher durchs Ziel gegangenen Boote:	6, davon 5 Monohulls
Noch zu segelnde Distanz NYALA (Pl. 18):	117 sm
Noch zu segelnde Distanz SAMMY (Pl. 17):	80 sm
Noch zu segelnde Distanz OLIVER (Pl. 19):	149 sm

Sehr schade ist, dass wir vor unserem Genuaschaden noch in der Spitzengruppe lagen und dann so zurückgefallen sind. Wenn man jedoch bedenkt, dass wir in der Crewkonstellation noch nie zusammen gesegelt sind und zwei „Dickschiffsregatta-Greenhorns“ an Bord haben, bin ich sehr zufrieden mit dem Ergebnis. Ich freue mich sehr darüber, dass sich die „NYALA“ und unsere zusammengewürfelte Crew so gut geschlagen hat und darüber, dass ich manchem Kritiker zeigen konnte, „wo die Orgel Luft holt“.

Etliche Leute aus dem Bekannten- und Freundeskreis haben mich für verrückt erklärt, als ich mit dem Plan rauskam, mit dem nagelneuen Boot gleich an der Midsummersail, also einer echten Marathon-Regatta, teilnehmen zu wollen. „Das geht schief“ oder „Na, dann plan schon mal ein paar Reparaturstops und Stress in der Crew ein“ und ähnliche Kommentare durfte ich mir anhören.

Ihr hattet Unrecht, liebe Kritiker... Wir waren bisher eine sehr harmonische Crew, in der jeder sein Bestes gegeben hat und hatten ein sehr gutes Boot. Keine „Rennziege“, aber ein schnelles Langfahrtboot, auf das man sich verlassen kann.

Am Nachmittag frischt der Wind kräftig auf. Wir müssen fast platt vor dem Laken fahren, um unseren Sollkurs in die Ansteuerung nach Törehamn halten zu können. Um nicht den Spi und eine Patenthalse zu riskieren, steuern jetzt nur noch Jörg, Willem und ich.

Geplant war, den Spi über 20 Knoten Windspeed true zu bergen. Dann liefen wir jedoch sehr zügig auf die Oceanis 41 „Steel“ auf, die wir – wie manch andere Yacht – schon einmal (vor unserem Genua-malheur) weit hinter uns gelassen hatten.

Jetzt bleibt der Spi oben, auch wenn es teilweise mit 24 Knoten weht. Die Folge davon sind herrliche Surfs, regelmäßig mit über zehn, manchmal auch über 12 Knoten Höchstgeschwindigkeit bei höchstens anderthalb Meter Welle.

Um 19:10 Uhr ist die „Steel“ an Steuerbord querab. Schon von Weitem konnten wir sehen, dass sie keinen Spinnaker oder Gennaker, sondern eine nicht einmal ausgebaumte Genua vor dem gerefften und schlecht getrimmten Großsegel fuhr. Zugegebenermaßen war der Großtrimm wohl schlecht für den Steuermann zu sehen, weil ein riesiges Biminitop den Blick ins Segel versperrt.

Trotzdem bin ich skeptisch, ob wir die „Steel“ auch im Ziel hinter uns haben werden. Ich habe mich für den weiteren, dafür aber sicheren Weg nach Törehamn entschieden, der auch von kleineren

Frachtschiffen befahren werden könnte und befürchte, dass die „Steel“ sich für den etwa fünf Meilen kürzeren, aber auch gefährlicheren Weg entscheiden wird.

Egal, es kommt nicht darauf an, ob wir nun 17. oder 18. werden. Hauptsache ohne Grundberührung ankommen... Gegen 23 Uhr stehen wir in der Ansteuerung in den Fjord nach Törehamn und laufen immer noch sehr gut. Vor uns parken etliche Boote regelrecht ein, was uns nochmal näher rankommen lässt. Wie aber jeder weiß ist Ranfahren das eine, Vorbeifahren aber ein ganz anderes Ding. Trotzdem ist es spannend. Jürgen und Willem glotzen dauern auf den Racetracker, der nun alle 15 Minuten upgedatet wird. Das nervt mich ein wenig, auch wenn ich die Euphorie verstehen kann.

Noch 12 Seemeilen bis zum Ziel...

Sonntag, 29.06.:

Das Racetracking geht weiter. Um 01:00 Uhr steht die „Steel“ noch hinter uns. Wir sind gespannt, wer von uns besser aus den Schären kommt. Die Konkurrenz ist auf dem AIS momentan nicht zu sehen. Entweder ist das Tarnung oder liegt an der zu hohen Insel zwischen uns.

Es regnet leider unaufhörlich, so hatten wir uns unsere Ankunft nicht vorgestellt. Bei diesem Wetter wollen wir auch kein Tonnenfoto, das verschieben wir dann lieber auf morgen Nachmittag. Zunächst geht es noch relativ flott in den Fjord, je näher wir an Törehamn kommen wird es immer flauer. Wie es wohl bei unserer Konkurrenz laufen mag?

Eine Stunde später sehen wir sie wieder, zum Glück weit hinter uns. Platt vor dem Wind laufen wir ausgebaumt weiter in den Fjord. Der Silo von Töre ist schon zu sehen.



Um 03:30 Uhr runden wir die Tonne und legen längseits an der „Gerda-Ulrika“, einem schwedischen Regattateilnehmer, an. Wir werden sehr herzlich von Claire, der Partnerin von Robert empfangen, erhalten ein kleines Fläschchen Gin und unsere Finisher-Medaillen im Gegenzug gegen den Race-Tracker. Jetzt gibt es erstmal einen ordentlichen Drink, bei dem wir noch bis um halb acht am Morgen im Cockpit sitzen und klönen.

Dann geht es auf die Kojen, wo wir alle bis mittags um eins schlafen. Den Rest des Tages verträdeln wir, gehen ausgiebig duschen, lassen die Waschmaschine laufen und freuen uns über die gute Stimmung. Wir kommen mit einigen Crews ins Gespräch.

Montag, 30.06.:

Wir gönnen uns noch einen Gammeltag in Törehamn, der für einen Gang ins zwei Kilometer entfernte Dorf, einen gründlichen Riggcheck und einem weiteren Reparaturversuch an unserem Druckwassersystem und einen bunten Abend mit den anderen Regattateilnehmern am Lagerfeuer verbracht wird.

Beim Riggcheck gab es keine negativen Befunde, das Druckwassersystem haben wir nicht in den Griff bekommen. Jörg meint, die Pumpe würde nicht richtig funktionieren, was aber nicht erklärt, warum wir immer wieder Luft in der Leitung haben. Als wir sehen, dass die beiden Frischwasser-Fußpumpen keine eigenen Saugleitungen haben und über eine Brücke an den Einhebelmischern in Pantry und WC angeschlossen wurden, beschließen wir die Fußpumpen vorerst außer Dienst zu stellen.

Von einem Schweden mit einem kleinen Trimaran erfahren wir, dass es in Lulea einen ordentlichen Bootsaurüster geben soll, der auch online verkauft. Dort wird eine neue (Membran)-Druckwasserpumpe bestellt. Wir hoffen, dass wir die Pumpe am Donnerstag abholen können.

Zum Bunten Abende am Lagerfeuer nehmen wir den Außenborder-Sprit „R“ (wie Mount Gay-Rum) im 10-Liter-Kannister mit. Der Rum schmeckt allen hervorragend und der Füllstand des Kannisters nimmt zügig ab. Nici unterhält sich ausgiebig mit Birgit und Thomas, die mit ihrer Sonate Ovni 45 fünf Jahre lang die Welt umsegelt haben.

Im Laufe des Abends kommen noch weitere Boote an, die mit großem Hallo begrüßt werden. Ein wunderbarer Abend...

Dienstag, 01.07.2025

Heute haben wir genug von Törehamn und wollen langsam weiter. Da es in der Bottenvik nicht allzu viele Häfen und benannte Ankerbuchten gibt, entscheiden wir uns für Hindersön, ein winziger Hafen, zu dem es weder im Hamguiden noch unter www.gästhamsguiden.se eine präzise Beschreibung der Ansteuerung oder gar einen Hafenplan gibt.

Nach 21 sm flotter Fahrt unter Maschine stehen wir vor der Bucht und wundern uns ein wenig über ein paar Fahrwassertonnen, die es auf unserer digitalen C-Map Karte nicht gibt. Ganz vorsichtig tasten wir uns in den Hafen, der zehn Gastyachten Platz auf ca. 3m Wassertiefe bietet.

Mein Gott, ist das idyllisch hier! Es gibt eine holzbefeuerte Sauna (ohne Dusche), ein Plumpsklo und sonst NICHTS. Kein Wasser, kein Strom, aber dafür Mücken ohne Ende. Etwa 300 Meter vom Hafen soll

es ein „Sommarcafé“ geben. Jörg und Willem gehen auf Erkundungstour, weil wir eventuell dort zu Abend essen wollen.

Leider hat das sehr nett aussehende Café nur zwei Stunden in der Woche auf, nämlich Dienstag – was gepasst hätte – von 13 bis 15 Uhr. Ist aber nicht weiter tragisch, weil heute Morgen jemand versehentlich unsere Gefriebox ausgeschaltet hat, in der noch fünf Schnitzel und ein Stück Rinderfilet auf uns wartete.

Daraus hat Nici dann ein sehr leckeres Geschnetzelttes mit Zwiebeln, Paprika und Knoblauch gekocht. Beim Reis hat sie sich ein wenig verkalkuliert, der hätte für eine halbe Kompanie gereicht.

Um viertel nach acht sind wir satt und müde, rauchen im Cockpit noch ein Zigarettchen und trinken einen Schluck Weißwein. Dann gehen wir früh auf die Kojen...



Abschied von Törehamn



Paradiesische Ruhe in Hindersön....



Mittwoch, 02.07.:

Nach dem Gang auf das Plumpsklo gehe ich vor dem Frühstück nochmal am Saunahaus vorbei, um den Fahrplan des Ausflugsdampfer zu studieren. Da sehe ich im Fahrplan eine Haltestelle Junkön. Junkön? Da war ich doch 2018 schon mal. Schnell die alten Fotos angeguckt und tatsächlich, da war ich schon und hatte nur gute Erinnerungen daran.

Naja, fast nur gute. Weil es auf der Seite, wo wir damals mit der Baltic 37 lagen keinen Strom gab, habe ich damals eine mit einer Winskurbel beschwerte Wurfleine quer über den schmalen Hafen geworfen, um daran unser Landstromkabel auf die andere Hafenseite zu ziehen. Leider verding sich die Leine im Nachbarrigg und die Kurbel polterte an Deck, zum Glück ohne Schaden.

Schnell ist die Crew überzeugt, nun nicht sofort nach Luleå, sondern erst nach Junkön zu fahren, was nur 12 Seemeilen entfernt ist. Nach zwei Stunden unter Motor machen wir an der gleichen Stelle längsseits fest wie damals. Und wieder sind alle hellauf begeistert von diesem sehr idyllischen Kleinod im Luleå Schärengarten.



Junkön, hinter dem Steg...

Wieder verträdeln wir den Tag, lesen, schlafen, schreiben und faulenzten. Zum Abendessen gibt es Hausmannskost: Rouladen mit Klößen und Bohnen. Danach eine Handvoll Campino-Bonbons für jeden. Oberprima!

Morgen wollen wir um neun Uhr los, um in Luleå unsere neue Druckwasserpumpe in Empfang zu nehmen und gleich einzubauen. Hoffentlich liegt unser Druckwasserproblem tatsächlich an der Pumpe.

Donnerstag, 03.07.:

Heute morgen kommen wir richtig früh „in die Gänge“. Schon um halb acht sind wir unterwegs ins zwölf Meilen entfernte Luleå, wo unsere Crew planmäßig aussteigen wird. Leider kommt der Wind von vorn, somit müssen wir leider motoren, obwohl wir gern zum Abschluss unserer Reise gern noch einen Schlag gesegelt wären.

Auf dem Weg dorthin lasse ich nochmals kurz den Watermaker laufen und spüle ihn anschließend. Dabei fällt mir auf, dass unter dem Watermaker eine kleine Pfütze steht. Er muss also doch irgendwo eine Undichtigkeit haben. Tatsächlich findet Jörg die Quelle. Es ist eine Schlauchverbindung der Frischwasserleitung, die zum Tank führt. Dummerweise hat die Werft das so installiert, dass das Frischwasser in die Saugleitung des Druckwassersystems führt. Sollte das etwa auch die Ursache für unsere fortwährenden Probleme mit dem Druckwassersystem sein?

Zwei Stunden später machen wir im Ettans Gästhamn sehr stadtnah fest. Jörg und ich kümmern uns um das Watermaker/Druckwasserproblem und schicken die anderen „ins Exil“, um hier in Ruhe arbeiten zu können. Sie sollen erst einkaufen und sich dann die Stadt anschauen.

Nach einer Weile sind Nici, Willem und Jürgen zurück, liefern die Einkäufe ab und sollen dann – eigentlich – sofort wieder losziehen. Jürgen turnt uns leider noch ein wenig zwischen den Füßen, was etwas nervt, weil er ausgerechnet an die Stauräume muss, wo wir gerade arbeiten.

Zuerst nimmt sich Jörg das Leck am Watermaker vor. Die Steckverbindung des Schlauchs steckte nicht richtig drauf. Außerdem wurde die Verbindung noch durch eine – eigentlich der Zugentlastung dienende - Rohrschelle an einem anderen Schlauch belastet, was wahrscheinlich zum Problem führte.

Danach ist die Pumpe dran: Saugseite trennen, Schlauch drauf, den in einen Topf mit Wasser gestellt und Druckwasserpumpe eingeschaltet. Das Ding fördert jetzt einwandfrei. Nun müssen wir noch das ganze System entlüften, dann sollte vorerst alles gut sein. Ärgerlich ist, dass ich nun gleich zwei Reservepumpen für das Druckwassersystem habe, eine an Bord für gut zweihundert Euro und eine in der Segelkammer in Kappeln.

Die hätten wir uns sparen können, wenn Breehorn unserer Reklamation mit der zu lauten und immer wieder anspringenden Pumpe gewissenhaft nachgegangen wäre und vor allem den Watermaker getestet hätte, dessen unsaubere Installation nun schon zum zweiten Mal Probleme machte. Insgesamt haben Jörg und ich sicher 15 Mannstunden in die Fehlersuche gesteckt.

Erst am Nachmittag sind wir mit allem fertig und haben die Pantry und die Koje an Backbord wieder zurückgebaut. Jörg und Jürgen packen Ihre Klamotten zusammen, Wilhelm will das erst nach dem Essen tun. Jürgen möchte sein Ölzeug an Bord lassen, vermutlich, weil er noch von Kiel oder Cuxhaven mit über die Nordsee segeln möchte.

Wir haben zwar über die Idee gesprochen, eine konkrete Zusage gab es jedoch nicht. Nici und ich sind momentan unsicher, ob wir das möchten. Auch wenn es nicht zu ernststen Auseinandersetzungen zwischen uns kam, haben wir uns nicht immer wohl mit Jürgen gefühlt, weil er sich öfter – besonders in

den letzten Tagen – nicht gerade als Teamplayer gezeigt hat. Aber wie das halt so ist, negative Eindrücke vergisst man ja immer schneller als positive...

Einen überaus positiven Eindruck haben hingegen Jörg und Willem sowohl bei Nici als auch bei mir hinterlassen. Mit den beiden Jungs würden wir jederzeit auf jedem Revier sehr gern wieder segeln. Jörg hat uns schon fast sicher versprochen, die Rücküberführung nach Woudsend mitzufahren, worüber wir uns sehr freuen.

Es war eine gute Zeit mit den drei Jungs an Bord, die Midsummersail eine tolle Erfahrung. Selten (oder noch nie) hat mich ein Ostseetörn so angestrengt, wie diese Regatta, die nun wirklich alles geboten hat. Besonders stolz bin ich darauf, dass Nici sich nicht nur hervorragend geschlagen hat, sondern auch noch sehr viel Spaß bei der Segelei hatte.

Ich bin zuversichtlich, dass wir auch die nächste Etappe zu zweit ordentlich meistern werden, auch wenn ich noch ordentlich Respekt vor den Hafenmanövern mit dem großen und schweren Boot zu zweit habe. Ich weiß aber ganz sicher, dass Nici alles geben wird und das fühlt sich für mich ganz toll an.

Zum Abendessen lädt Jörg zum Italiener am Hafen ein. Es gibt eine hervorragende Pizza für uns Männer und eine exzellentes Pasta-Gericht für Nici. Dazu ein paar leckere Biere aus der lokalen Brauerei, es geht uns gut.

Wir gehen früh auf die Kojen, weil unsere Mannschaft morgen schon um drei Uhr aufstehen muss.



Nächtliches Lichterspiel in Luleå

Freitag, 04.07.:

Um kurz nach drei sind alle wach und auf, Nici kocht der abmusternden Mannschaft noch einen Kaffee zum Wachwerden, um viertel vor vier mustern die drei ab und fahren mit dem Taxi zum Flughafen. Um sechs geht der Flieger nach Stockholm, wo die drei dann nach vier Stunden Aufenthalt dann weiter nach Hamburg fliegen.

Wir schlafen noch eine Runde, nehmen eine ordentliche Dusche an Land und frühstücken mit frischen Sauerteigbrötchen und leckerem Baguette aus dem Supermarkt nebenan. Nach dem Frühstück mache ich noch ein paar Wartungsarbeiten am Boot, während Nici sämtliche Crewkleidung der Jungs wäscht, trocknet (womit sie schon gestern begonnen hat) und zusammenlegt. Außerdem macht sie noch Großreinschiff in Pantry und WC.

Anschließend machen wir ein Spaziergang in die – nicht wirklich schöne – Stadt, nehmen dort einen leichten Lunch in Form eines recht leckeren Burgers mit Pommes Frites und schauen uns dann noch die Domkirche im neugotischen Stil an, die beim Stadtbrand 1887 als eines der wenigen Bauwerke „überlebt“ hat. Fast die ganze Stadt brannte damals ab und musste danach, leider ziemlich trist, wieder aufgebaut werden.



Skandinavisch schlicht: Die Domkirche in Luleå

Neben der Kirche ist ein alter von der Motala-Verkstad 1950 gebauter Verladekran im Nordhafen eines der schönsten Bauwerke im Hafen...

Am Nachmittag decken wir uns noch mit einigem Frischproviant ein, weil wir in den nächsten Tagen überwiegend kleine Häfen und Ankerbuchten mit eingeschränkten Versorgungsmöglichkeiten anlaufen werden.

Zum Abendessen gibt es Penne mit Rinderfilet-Gulasch (noch von Helgoland) in Champignon-Rotwein-Sahnesauce. Nicht schlecht gelungen...

Nach dem Essen versuche ich mich an einem End-zu-End-Spleiß, um für alle Fälle auch in den nächsten drei Wochen eine Ersatz-Reffleine für die Rollgenua zu haben. Dazu hatte ich mir am Nachmittag beim Schiffsausrüster je zwölf Meter 12mm-Polyestertauwerk und 8mm-Dyneematauwerk (Kernmantelgeflechte).

Mit vereinten Kräften haben wir versucht den schon vorher verjüngten Mantel der 12mm-Leine zwischen Mantel und Kern der 8mm Dyneema-Leine zu zerrren. Für den offengestanden zwar vielleicht technisch ausreichenden aber optisch völlig mangelhaften Spleiß habe ich fast zwei Stunden benötigt. Bei Ropetec in Bremen kostet so ein Spleiß knappe 50 € und sieht auch noch gut aus. Schon mein Vater war der Ansicht, dass Spezialisten mehr leisten als man selbst; Recht hatte er.

Nachdem wir uns den Wecker für morgen früh – man könnte auch für gleich sagen – auf fünf Uhr gestellt haben, fallen wir um Mitternacht endlich auf die Kojen.

4. Luleå - Stockholm

Samstag, 05.07.:

Trotz kurzer Nacht stehen wir um fünf Uhr auf. Nici kocht Kaffee und Tee und der Skipper beginnt mit den Vorbereitungen für das Auslaufen. Der Wind kommt achterlich, mal von Backbord und mal von Steuerbord. Es ist nicht ganz einfach zu entscheiden, welche Leinen schon wegkönnen.

Unser Ablegemanöver klappt sehr gut und schon um 05:40 Uhr steckt die „NYALA“ die Nase zwischen den Hafentmolen seewärts. Es ist relativ schwachwindig, öfters fegen jedoch Böen bis 18 Knoten über uns. Deshalb legen wir die 26 Meilen nach Mellerstön mal unter Maschine und mal nur unter Genua 2 zurück, wobei der Dieselanteil überwiegt.

Schon um 10:30 Uhr liegen wir als einziges Boot längsseits in Mellerstön fest. Beim Anlegen probieren wir zum ersten Mal unsere „Walkie-Talkies“ mit Ohrhörern aus, die wir uns im Winter gegönnt haben. Erneut ein wundervoller und romantischer Platz. Ich kann kaum glauben, dass wir hier wirklich allein sind. Aber das kann sich natürlich schnell ändern.

Nici plant schon ihr Sportprogramm aus Wandern und Schwimmen (inkl. Reinigung des Wasserpasses), während ich das Erlebte festhalte, die Selftailer der Winschen endlich sinnvoll einstelle und schon die Route für morgen plane.

Auch morgen wollen wir wieder zeitig los, damit wir nach den voraussichtlich 43 Seemeilen bis Kurjoviken/Skälleftehamn, noch ein wenig vom Tag haben. Für morgen scheinen uns die Wind- und

Wettergötter hold zu sein. Es soll nordöstliche Winde mit zwei bis drei, in den Böen vier Beaufort geben. Ideales Wetter für unsere nächst Trainingseinheit.

Am frühen Nachmittag legen wir uns für zwei Stündchen auf's Ohr. Beim Wachwerden sind wir beide hungrig und vertilgen erstmal die restlichen Nudeln von gestern Abend, die immer noch gut schmecken. Völlig unverständlich ist uns, warum wir in diesem Paradies immer noch mutterseelenallein liegen dürfen. Es ist so unglaublich still hier, dass wir mit gedämpfter Stimme sprechen, um die bezaubernde Stimmung nicht zu stören. Als ich unseren Nudeltopf an einem Bändsel angeleint zum Vorspülen über Bord werfe, schreckt das Platschen einen großen Entenschwarm auf, der panisch die Flucht ergreift. Sorry für die Störung...



Unfassbar idyllisch und ruhig: Mellerstön



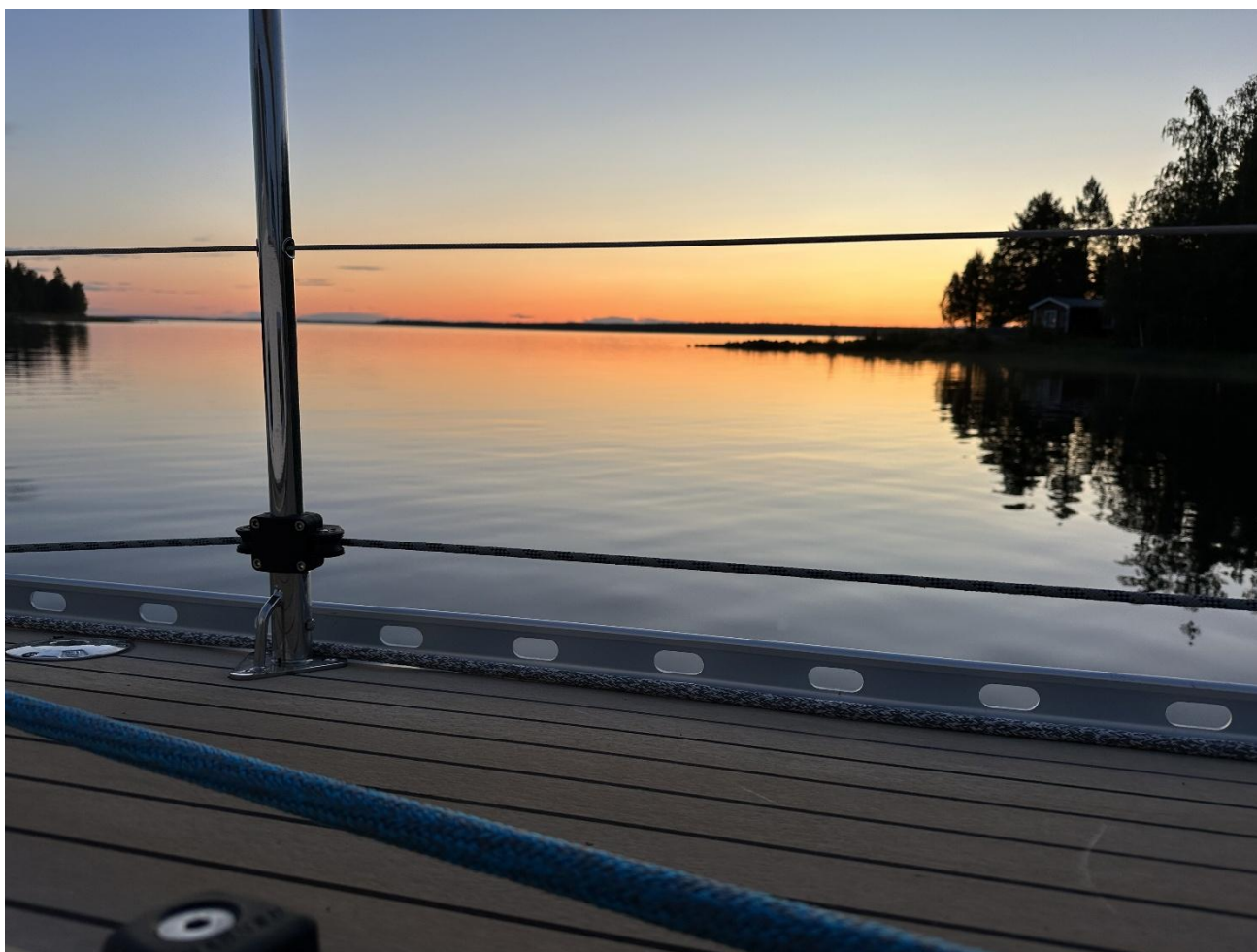
Den Abend verbringen wir mir Lesen und gehen wieder früh schlafen.

Sonntag, 06.07.:

Um viertel vor eins weckt mich meine Blase, sie möchte dringend geleert werden. Als ich schlaftrunken auf dem Rückweg ins Vorschiff unterwegs bin, fällt mir eine besondere Lichtstimmung auf, die es in dieser Form wohl nur in der Nähe oder nördlich des Polarkreises gibt. Um den angriffslustigen Mücken keine großen Einflugschneisen zu öffnen, mache ich zum Fotografieren nur das Fenster über der Pantry auf. Das Lichterspiel raubt mir fast den Atem. Nachdem ich mich sattgesehen habe, gehe ich wieder auf die Koje, drehe mich um und schlafe schnell wieder ein.

Wie schon gestern klingelt um fünf Uhr der Wecker und die Bordroutine beginnt. Skip bereitet das Auslaufen vor, Nici kocht Kaffee und Tee und hilft mir danach beim Falten der Baumpersenning. Um zehn vor sechs laufen wir aus unserer „Paradiesbucht“ aus, setzen nach nur 0,2 Seemeilen unter Motor die Segel und schalten das „Rütteleisen“ ab.

Gemächlich schiebt sich „NYALA“ bei raumen Wind mit 10 – 12 Knoten nach Süden. Im freien Wasser raumt der Wind immer mehr, bleibt leider aber zu spitz zum Ausbaumen. Zumindest zeitweise flaut es so weit ab, dass die Segel jämmerlich im Rigg schlagen, was sich aber nicht vermeiden lässt.



Wie von der Kitsch-Postkarte: Nächtliche Lichtstimmung auf Mellerstön um 01:45 Uhr..

Das Frühstück nehmen wir bei feinsten Sonne, aber immer noch recht niedrigen Temperaturen im Cockpit ein und freuen uns über den schönen Morgen und unsere Entspannung.

Zum Zeitvertreib räumen wir die Segellast einmal komplett aus, stellen die Segel zum Lüften in die Sonne, packen den Spi neu und stauen ein paar Getränke um. Eine Flasche Mount Gay, eine Palette Jever und eine Palette Cola Zero wird in den Salon umgestaut.

Eine Stunde später kommen die Segel wieder in Ihr „Verlies“ im Bug. Diesmal in der Reihenfolge Spinnaker, Gennaker, Code Zero. Letzteren legen wir in großen Buchten – ready to hoist – ohne Sack in die Segellast.

Um halb zwölf haben wir trotzdem schon 28 der insgesamt 43 Seemeilen im Kielwasser. Wind und Wetter sollen in den nächsten Tagen ungünstiger werden. Deshalb entschließen wir uns nicht nach Skelleftehamn-Kurjoviken, sondern entweder fünfzehn oder gar fünfundzwanzig Meilen nach Bjuröklubb oder sogar bis Kallviken weiterzulaufen. Beides sind sehr kleine Häfen ohne großen Hafenservice, aber wir sind ja weitgehend autark.

Zum Mittagessen gibt es belegte Brote, heute Abend kocht uns Nici Spaghetti Bolognese, auf die ich mich schon sehr freue. Von den kaum sommerlichen Temperaturen mal abgesehen haben wir einen traumhaften Segeltag.

Etwa eine Meile südöstlich von Kallviken bergen wir das Großsegel und laufen langsam unter Motor in die schlauchartige Bucht von Kallviken. Der „Gasthafen besteht im Wesentlichen aus einem Schwimmsteg und einem Plumpsklo, diesmal aber mit Landstrom.

Dafür wären 175 Schwedenkronen fällig, die aber nur mit „Swish“, einem rein schwedischen Zahlungssystem zu bezahlen wären. Selbst Frau Google kann uns nicht mit einem Lösungsansatz für unser Zahlungsproblem weiterhelfen. Unter www.gästhamsguiden.se finden wir immerhin die Email-Adresse eines für den Hafen zuständigen Herrn namens Göran, dem ich unser Problem schriftlich schildere. Leider nicht zustellbar! Mehr können wir nicht tun...

Es war ein langer und am Nachmittag auch sehr kalter Segeltag. Ich bin ein wenig stolz, dass wir auch diesen Tag gemeinsam gut gemeistert haben. Saubere Hafenmanöver, tadelloses Segeln, gute Stimmung und 64 Seemeilen im Kielwasser. Wir haben schon jetzt zwei Tage „Vorsprung“ in unserem Zeitplan. Ein beruhigendes Gefühl, weil wir dann bei ungünstigen Bedingungen auch mal einen oder zwei Tage liegen bleiben können, ohne in Zeitnot zu geraten.

Einziges wirkliches Ärgernis waren aus meiner Sicht heute lediglich die recht spärlichen Informationen zu fast allen ins Auge gefassten Gasthäfen. Weder in gedruckter, noch in digitaler Form gab es von Kallviken einen vernünftigen Hafenplan. Umso schöner allerdings, dass wir wieder einen tollen und recht einsamen Hafen für die Nacht gefunden haben.

Eine halbe Stunde nach uns kommt noch eine deutsche Dehler 38, die sich an den Anker legt und ein alter schwedischer Halbtonner in den Hafen. Der Schwede ist bereit, für uns das Hafengeld – gegen Barzahlung von 16 Euro per Swish zu bezahlen. So brauchten wir doch nicht die Zeche prellen...

Zum Abendessen genießen wir Nici's leckere Bolognese-Pasta und ein Glas vom guten Weißwein. Morgen können wir wahrscheinlich ausschlafen, weil wir möglichst nicht im Regen segeln wollen, der für den gesamten Vormittag und den frühen Nachmittag angesagt ist. Die 26 Seemeilen nach Ratan schaffen wir auch bei einem späteren Start.

Da unser Müllbeutel gestern nicht auf Mellerstön geleert werden konnte, wird es heute Zeit für eine Leerung. Direkt am Hafen finden wir keine Mülltonnen, aber immerhin ein Stückchen weiter die Straße entlang.

Dort finden wir auch ein Schild, was einiges über die Geschichte von Kallviken erzählt. Seit etwa 1600 war der Naturhafen eine wichtige Drehscheibe für die Passagier- und Frachtschiffahrt nach Stockholm und insbesondere für den Export von Holz und Teer wohl mal sehr bedeutsam. Im frühen neunzehnten Jahrhundert gab es hier sogar eine Lotsenstation.

Das letzte Frachtschiff kam hier also vor 60 Jahren her. Seitdem wird der Hafen nur noch von Wassertouristen besucht. Von den ehemals vier Gastronomiebetrieben scheint keiner übrig geblieben zu sein. Macht aber nix, ist trotzdem schön hier.

Beim Schreiben dieser Zeilen duftet es wunderbar aus der begehbaren Backskiste, wo der nächste köstliche Stuten im Brotbackautomaten entsteht. Frischer Stuten ist überhaupt das Beste bei einem langen Törn! Der Blick aus dem Fenster setzt auf die Lichtstimmung der gestrigen Nacht noch einen drauf, die untergehende Sonne hüllt die Häuser und Bäume auf der anderen Seite der Bucht in ein rot-goldenes Licht und über den Bäumen wölbt sich ein fast perfekter Regenbogen. Wir sind soooo dankbar und zufrieden, dass wir das alles erleben dürfen!



Montag, 07.07.:

Heute schlafen wir uns aus und rühren uns überhaupt zum ersten Mal um kurz nach sieben. Das Frühstück incl. frisch gebackenem Rosinenstuten und Dinkel-Vollkornbrot gibt erst eine gute Stunde später.

Draußen regnet es in einem durch, dazu weht ein garstig böiger Nordwind. Der Bordfrau wird heute strenge Bettruhe verschrieben, weil sie sich gestern beim Anlegen ihr linkes Knie leicht verdreht hat. Das Knie ist geschwollen und schmerzt, ist aber zum Glück stabil. Hafentag!

Nach dem Frühstück legt sich Nici nochmal hin und schläft nochmal vier Stunden am Stück, vermutlich wegen der von Ihr genommenen Schmerzmittel. In den Hafen läuft die „TamTam“ vom Boltenhagener Hafenmeister Timo ein, der ebenfalls an der Midsummersail teilgenommen hat. Mit 13 Tonnen bei nur 11m Länge ist sie ein echtes Schwergewicht, soll aber trotzdem sehr gut laufen.

Timo und seine heute per Auto angereiste Frau Sandra sind super sympathisch und haben schon eine halbe Weltumsegelung mit einem Dreivierteltonner aus Aluminium von Dübbel und Jesse hinter sich. Sie haben damit das Kap Hoorn umsegelt und sind die gesamte westamerikanische Küste hoch bis Sitka in Alaska gesegelt.

Wir werden von den beiden und Timo's Mitsegler Thoralf, der mit Sandras Auto morgen nach Hause fährt, zum Grillen eingeladen. Wir bringen Wein, Rum und Cola mit und verbringen gemeinsam einen sehr schönen Abend unter dem Stichwort „TO-Treffen Kallviken“. Auch Timo und Sandra sind TO-Mitglieder..



Dienstag, 08.08.:

Heute stellen wir einen neuen Rekord auf. Obwohl die Nacht sehr kurz war, sind wir um vier Uhr auf und machen uns langsam auslaufklar. Um fünf Uhr dieseln wir bei Standgas aus dem Hafen und setzten im freien Wasser die Segel. Unser heutiges Ziel ist Patholmsviken, eine moderne Marina in der Nähe von Umeå.

Die ersten anderthalb Stunden genießen wir wunderbar ruhiges Segeln unter Groß und Genua bei nordwestlichem Wind, der leider schon um halb acht durch Einsetzen der Thermik fast komplett „aufgefressen“ wird. Die Wetterwelt-Windprognose hatte das schon vorhergesagt. Wir rollen die Genua weg und starten die Maschine.

Natürlich hätten wir auch nur bis Ratan fahren können, doch in den nächsten Tagen ist mit südlichen Winden in ebenfalls geringer Stärke zu rechnen. Da wollen wir lieber heute ordentlich Süd machen, wenn auch unter Motor. Nach einer halben Stunde unter Motor lege ich mich ein wenig auf die Koje, Nici übernimmt die Wache.

Ich werde wieder wach als ich irgendwie im Unterbewusstsein im Schlaf registriere, dass wieder segelbarer Wind ist und tatsächlich. Groß gefiert, Genua auf und wir laufen schneller als vorher unter Motor. Prima...

Jetzt ist Nici mit einer Mittagsstunde dran und legt sich ins Vorschiff. Der Wind raumt sukzessive noch mehr, jetzt zieht die Genua nicht mehr. Dagegen hilft ausbaumen, was ich auch allein hinbekomme. Hinter uns zieht sich der Himmel zu, es sieht nach Regen oder Gewitter aus.

Zum Glück wird Nici relativ schnell wieder wach. Inzwischen musste ich die Genua wegrollen und halsen. Laut WetterApp soll es zwar weder Regen noch Gewitter geben, doch der Himmel spricht eine andere Sprache. Um nicht unangenehm überrascht zu werden, bergen wir das Großsegel und rollen dann die Genua wieder aus, die bei plötzlichen Böen ja deutlich einfacher zu handhaben ist, als schnell bei viel Wind das Groß halbwegs ordentlich zu bergen.

Da wir jetzt kaum noch vorankommen, lassen wir die Maschine mitlaufen. Um 14:30 Uhr machen wir mit einem leider nur mittelmäßigen Anlegemanöver in Patholmsviken fest. Der Hafen ist nett, aber die Umgebung hässlich.

Ein Telefonat mit Nici's Mutter gibt keinen Anlass zur Freude. Mit ihrem krebserkrankten Vater geht es relativ steil bergab. Schon vor einem halben Jahr hatte er eine Krise, konnte sich aber nochmal erholen. Nun scheinen die Organe allmählich zu versagen, es ist nur eine Frage der Zeit, wann wir zumindest für Nici einen Heimflug einplanen müssen.

Nach dem Abendessen überarbeite ich die weitere Planung dieser Etappe so, dass wir innerhalb von zwei Tagen an einem Ort mit vernünftiger Bahnanbindung nach Stockholm sind und schaufle durch Verlängerung der Teiletappen, Weglassen von schönen Häfen und Hafentagen insgesamt sechs Tage raus, die für einen kurzen Heimataufenthalt genutzt werden könnten.

Ich bedaure zwar, dass ich auf diese Weise schon wieder nicht ausreichend Zeit für die Höga Kusten haben werde, aber das ist nun mal nicht zu ändern. Die aktuelle Situation erinnert mich stark an das letzte Jahr; da lag meine eigene Mutter im Sterben. Ich hatte damals auch alle Hebel in Bewegung gesetzt, um wenigstens bei der Beerdigung dabei sein zu können, was angeblich aufgrund von Termenschwierigkeiten nicht möglich war. Das hat mich sehr betrübt.

Mittwoch. 09.07.:

Wieder klingelt um fünf der Wecker. Obwohl ich für meine Verhältnisse relativ lange geschlafen habe, fühle ich mich nicht gut erholt. Gestern Abend hatten wir eine kleine Auseinandersetzung über das nicht ganz optimale Anlegemanöver, bei der unsere Standpunkte ein wenig divergierten. Früher hätte ich sowas einfach weggesteckt oder ignoriert, jetzt beschäftigt es mich sehr.

Im gewohnten Rhythmus machen wir uns auslaufklar und sind schon um halb sechs aus dem Hafen. Der Wind ist besser als erwartet, eigentlich sah es nach Flaute aus. Stattdessen machen wir bei halbem Wind von zehn bis zwölf Knoten immerhin sechs bis sechseinhalb Knoten Fahrt nach Südwesten. Norra Ulvön steht heute auf dem Programm, knappe 65 Seemeilen entfernt. Ich freue mich über jede Meile, die wir nicht motoren müssen.

Leider hat es schon um acht Uhr soweit abgeflaut und geraumt, dass wir kaum noch von der Stelle kommen. Also Rütteleisen und Watermaker an und bei 1.500 Umdrehungen in der Minute mit knapp sechs Knoten Richtung Ziel motort.

Um viertel vor elf regt sich wieder ein nun achterliches Lüftchen. Ich baume den schon vorher vorsorglich aufgerollt gesetzten Code Zero aus und wundere mich, wie schön unser Boot damit fährt. Bei nur zehn Knoten Wind von achtern läuft die „NYALA“ immerhin zwischen fünf und fünfeinhalb Knoten. Mehr geht physikalisch kaum, weil wahrer Wind und Fahrtwind sich ja gegenseitig aufheben möchten. Ich bin sehr zufrieden.

Wir führen auch ein Videotelefonat mit Nici's Vater, der – trotz seiner ziemlich aussichtslosen Situation – seinen schwarzen Humor noch nicht verloren hat. Er berichtet, dass er immer schwächer wird, aber wenigstens keine Schmerzen hat. Nici's Mutter hat sich leider auch noch eine Gürtelrose zugezogen, dennoch lehnt sie eine intensivere Besuchsfrequenz der Palliativpflege vehement ab. Sie möchte nicht noch mehr fremde Menschen im Haus haben. Tapfere Heidi!

In den nächsten Stunden geht der Wind rauf und runter, dreht mal links, mal rechts, frischt auf und schläft wieder ein wenig ein. Das ist nervig. Code Zero ausrollen, einrollen, ausrollen, ausbaumen, Baum wieder weg, einrollen.

Um 15:40 Uhr verliere ich die Geduld und starte den Diesel, auf den letzten 13 Seemeilen möchte ich mich nicht mehr ärgern. Eine gute Stunde später laufen wir in den Ulvö-Sund ein und wundern uns, dass der Hafen relativ voll ist. Das kann nicht nur mit der Idylle zu tun haben. Außerdem fallen uns relativ viele sehr sportlich aussehende Boote auf, die auf dem Wasser Spinnaker-Manöver trainieren.

Einen Liegeplatz im sehr idyllischen Norra Ulvön finden wir schließlich längsseits der Hanse 470 „Marysol“ von Thomas und Frederike, die wir schon in Törehamn kennengelernt haben. Wir haben einen netten Klönschnack von Boot zu Boot. Frederike erzählt, dass sie einen richtigen Heißhunger auf ein vernünftiges Brot hat, was es in Schweden aber nicht zu kaufen gibt. Und ein Buch hat sie auch nicht mit.

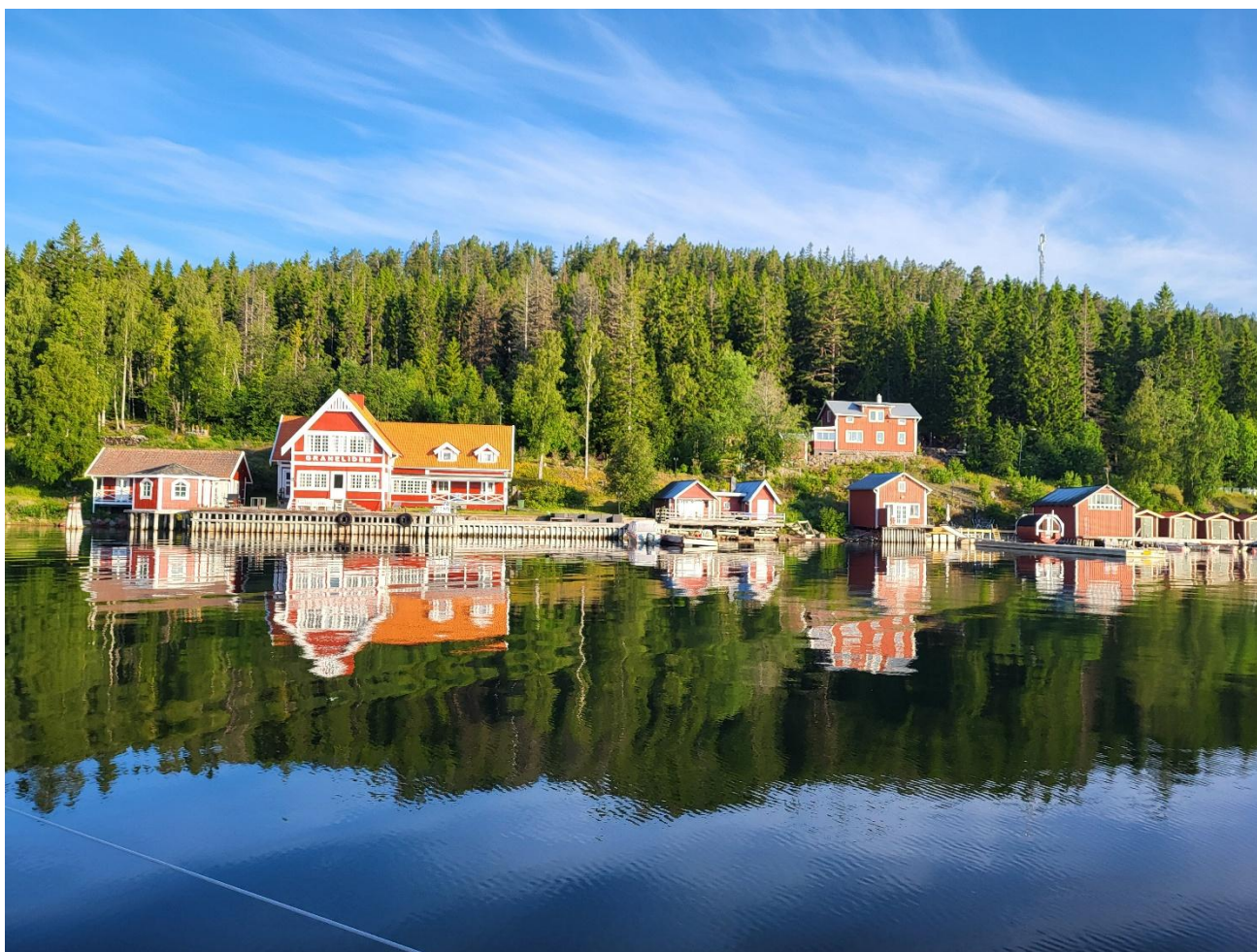
Mit beidem hilft meine gute Nici sehr gern weiter. Schnell ist ein Buch von ihr selbst wietergegeben und unser Brotbackautomat angeworfen. Unsere Nachbarn sind selig. Als es langsam kühl wird, verholen wir uns auf die Kojen. Auch morgen soll es wieder früh losgehen.

Donnerstag, 10.07.:

Mit etwas komischer Laune stehen wir heute um kurz nach fünf aus. Auch wenn gestern aus meiner Sicht alles gut geklappt hat, stimmt irgendetwas nicht. Nici ist traurig, dass ich die Planung auf „Pedal to the metal“ umgeplant habe, was ich eigentlich ihr zum Gefallen tat. Da ihr Vater aber ein Stehaufmännchen ist – dem es heute zum Glück wieder etwas besser ging – möchte sie die Höga Kusten, die als eines der schönsten Reviere in Schweden gilt – nur ungern im Eiltempo abspulen.

Mir ist jedoch bewusst, dass ihre Mutter im Fall der Fälle Hilfe benötigt, die ihr nur ihre Kinder geben können. Bis heute Morgen gingen wir beide davon aus, dass Nici's Bruder derzeit und bis zum 20. Juli im Urlaub ist, was sich heute in einem Telefonat als Falschinformation herausstellte.

Es war also ein Missverständnis, was bei uns beiden für Unmut gesorgt hat. Das ist in einem längeren Gespräch nach dem frühen Auslaufen zum Glück schnell „abgehakt“.



Norra Ulvön, Kurs westliche Ausfahrt..

Das eine Problem ist gerade gelöst, da kommt schon das nächste; plötzlich streikt der Autopilot und macht seltsame Dinge. Schon in den letzten Tagen fiel mir auf, dass zwischen dem Kurs über Grund und dem Magnetkompasskurs (des Autopiloten) ein zunehmend größerer Abstand besteht, der heute Morgen fast 70° betrug. Heute steuern wir seit Beginn der Midsummersail zum ersten Mal wieder Südwest- und Westkurse.

Statt den – nach dem Einsteuern auf den Kurs über Grund (am Plotter) überprüften Kurs nach Drücken der Taste „Auto“ zu übernehmen, macht das Sch...ding echte Zicken und fährt deutlich unterschiedliche Kurse. Nachdem ein „Kompass-Neustart“ nicht weiterhilft – weil die dafür erforderliche Routine nur in irgendwelchen englischsprachigen Handbüchern steht -, versuche ich einen „Reset auf Werkseinstellungen“, ein schwerwiegender Fehler...

Jetzt ist der „Eiserne Gustav“ völlig durcheinander und hält Backbord für Steuerbord“ und dreht den Motor rechts- statt linksherum. Nach Rücksprache mit unserem Elektronik-Genie Marc (Breehorn-Werft) bekomme ich zumindest einige der justierten Einstellungen wieder hin. Ruderlage, Drehrichtung des Motors und auch die Polung des Antriebes funktionieren wieder richtig, leider lässt sich die Kalibrierung der Deviationsroutine nicht abschließen.

In einem weiteren Telefonat mit Marc – ich wollte wissen, wer uns in der Nähe von Sundsvall eventuell mit Garantieansprüchen weiterhelfen kann – fragt dieser, ob es sein könnte, dass ich ferromagnetische Ausrüstung in die Nähe des Kompassmoduls gestaut haben könnte.

Ich müsste dazu erstmal wissen, wo dieses verdammte Modul sitzt. „Der Kompass sitzt unter dem Bodenbrett im Vorschiff, zwischen Dusche und Kleiderschrank“ doziert Marc. „Hast Du vielleicht irgendwelche Stahlteile unter das Bett in das Vorschiff gestaut???“

Ja, das habe ich tatsächlich. Nach der Kalibrierung bei Breehorn habe ich drei Klappräder, einen 5kg-Dinghyanker und eine 5kg-Flasche Propangas in diesen Stauraum gepackt, weil ich nicht wusste, was das für Folgen haben könnte. „Aber warum zur Hölle tritt der Fehler erst jetzt auf, nachdem der Autopilot die letzten Wochen tadellos funktioniert hat?“ frage ich Marc. Das weiß er auch nicht, auf jeden Fall sind die Setup-Parameter nicht dokumentiert worden. Also ist „Trial and Error“ angesagt.

Die gut 57 Seemeilen nach Sundsvall müssen wir also von Hand steuern, was eine gute Übung für Nici ist. Nachdem wir beinahe im falschen Hafen von Sundsvall angelegt haben (den richtigen hatte ich überhaupt nicht in der Karte gesehen), steht eine größere Umstau-Aktion an. Mit Ausnahme von einem Falt-E-Bike aus Aluminium, wandert alles magnetische Zeug von der Vorschiffskoje in die begehbare Backskiste, die natürlich vorher ausgeräumt werden musste. Obwohl ich die Packmaße des zweiten Falt-E-Bikes schon bei der Beauftragung des Bootes angegeben hatte, müssen wir die Pedale abschrauben. Und selbst dann bekommen wir das sperrige und störrische Fahrrad nur mit größter Mühe durch den Custom-made Deckel in die Backskiste.

Aus der Segellast kommen der Spinnaker und die Kutterfock unter die Vorschiffskoje, in der auch einige Leinen, Schoten und Reservefallen aus der Achterpiek verschwinden.

Die Tiefkühlbox aus der begehbaren Backskiste muss noch in die Segellast, was auch nicht trivial ist, weil sie eigentlich zu groß ist, um durch das nur 50 x 50 cm große Luk zu passen. Mit Abschrauben der Deckelarretierung geht es dann doch. Auf der Rettungsinsel stehend – können nun auch noch einige Getränkedosen in der Kühlbox verstaut werden. Jetzt noch Gennaker und Code Zero drauf und es ist sogar noch ein Stauplatz für einen Fender übrig.

Das Aufräumen der Achterpiek ist nur noch Fleißarbeit. Während ich den „Feinschliff“ mache, ist Nici zum Einkaufen aufgebrochen und kommt auch erst nach 20 Uhr mit nur teilweise abgearbeiteter Liste zurück. Der nächstgelegene „Supermarkt“ eines Afrikaners führte nämlich nur getrocknete Hülsenfrüchte und der Lidl hat mir quasi die Tür vor der Nase zugeschlagen.

Deshalb tun wir was für die gute Linie und verzichten auf das Abendessen. Insgesamt war es trotzdem ein schöner und guter Tag. Wir haben jetzt fünf Tage Vorsprung vor der ursprünglichen Planung und können nun den Fuß vom Gas nehmen, was uns sicher guttun wird. Trotzdem wollen wir morgen wieder zeitig los. Dann stehen aber nur 35 Seemeilen auf dem Programm, die wir auf einer halben Pobacke abreiten, besonders wenn der Autopilot dann wieder das tun sollte, was wir von ihm erwarten....

Freitag, 11.07.:

Schon um vier Uhr packt mich die Unruhe. Werden wir den Autopiloten wieder hinbekommen? Um halb sechs ist auch Nici hellwach und kocht gleich Kaffee und Tee für uns. Natürlich könnten wir das auch unterwegs erledigen, aber mit Landstrom lässt sich Gas einsparen, von dem wir keinesfalls zu viel an Bord haben.

Ich nehme dabei die Hafenkalisierung des Autopiloten erneut vor. Ruder mittschiffs und bestätigen, Ruder hart Backbord, hart Steuerbord und wieder mittschiffs (jeweils mit Bestätigung). Das hat schon mal geklappt. Nach dem Ablegen sind die „Sea trials“ dran.

Punkt sechs laufen wir aus, fahren ein sauberes Manöver – trotz rechtwinklig von Backbord einfallendem Wind. Nach dem Aufklaren des Decks beginne ich sofort mit der software-gestützten Kompass-Kalibrierung. Vollkreis über Steuerbord mit mindestens vier Knoten Fahrt. Hat geklappt!

Deviationsaufnahme (durch weiteren Vollkreis)? Hat auch geklappt. Der errechnete amgezeigte Missweisungswert von minus 58° kann allerdings nicht passen. Sch....!

Trotzdem steuert der Autopilot nun wieder tapfer. Nach anderthalbstündigem Test schicke ich das Ergebnis per WhatsApp an die Werft mit einer teilweisen Entwarnung. Kurzfristig bin ich froh und dankbar, dass das Ding wieder läuft.

Allein ist das Bergen und Packen des störrischen 68m²-Großsegels kaum zu bewerkstelligen. Schon deshalb muss der Autopilot funktionieren! Kaum dass Marc die Nachricht gelesen hat, zickt der verfluchte Autopilot schon wieder. Mist, verdammt!

Auch eine erneute Kalibrierroutine bringt nichts, keine Besserung. Wie gestern giert das Boot nach Aktivierung des Autopiloten unkontrolliert hin und her und dreht regelmäßig Vollkreise, wenn man nicht eingreift. Nächste Nachricht an Marc, zehn Minuten später kommt die Antwort. Raymarine soll heute Vormittag bei mir anrufen. Mal sehen, ob und was der Support ausrichten kann.

Inzwischen hat der Wind aufgefrischt und würde gut zum Segeln reichen, leider macht Nici gerade Frühstück und kocht auf der Induktionskochplatte Eier. Da kann sie schlecht unterbrechen, zumal eine fiese kleine Welle steht, die das Boot deutlich rollen lässt.

Nachdem wir abfallen können, kommt die Genua raus und laufen kurzzeitig damit raumschots fast sieben Knoten. Leider flaut es – vorhersagegemäß – schon bald wieder kräftig ab. Nici gibt ihr Bestes am Rad und versucht immer ein wenig anzuspitzen, wenn die Genua unruhig steht. Ab und zu kommt das Segel auch mal back. Um eine weitere Reparatur am Segel zu vermeiden, rollen wir die Genua nach nur acht Seemeilen wieder weg und laufen unter Motor weiter. Noch zehn Meilen bis Mellanfjärden.

Irgendwann gegen Mittag ruft mich ein Servicetechniker von Raymarine Nederland an. Netter und bemühter Typ, aber eine Lösung hat er nicht für uns. Seinen Theorien, warum der Autopilot streikt, kann ich nicht folgen. An der Ostküste von Schweden – selbst in Stockholm – gibt es scheinbar nicht einen zertifizierten Servicebetrieb. Warum habe ich Trotteln so viel Geld für einen elektrischen Autopiloten ausgegeben, obwohl ich wusste, dass ein Windsteuersystem wesentlich zuverlässiger ist??

In Mellanfjärden finden wir einen feinen Liegeplatz längsseits, leider an alten Autoreifen, die unsere Fender gründlich einsauen. Die Fenderbretter hätte ich besser mal sofort benutzt.

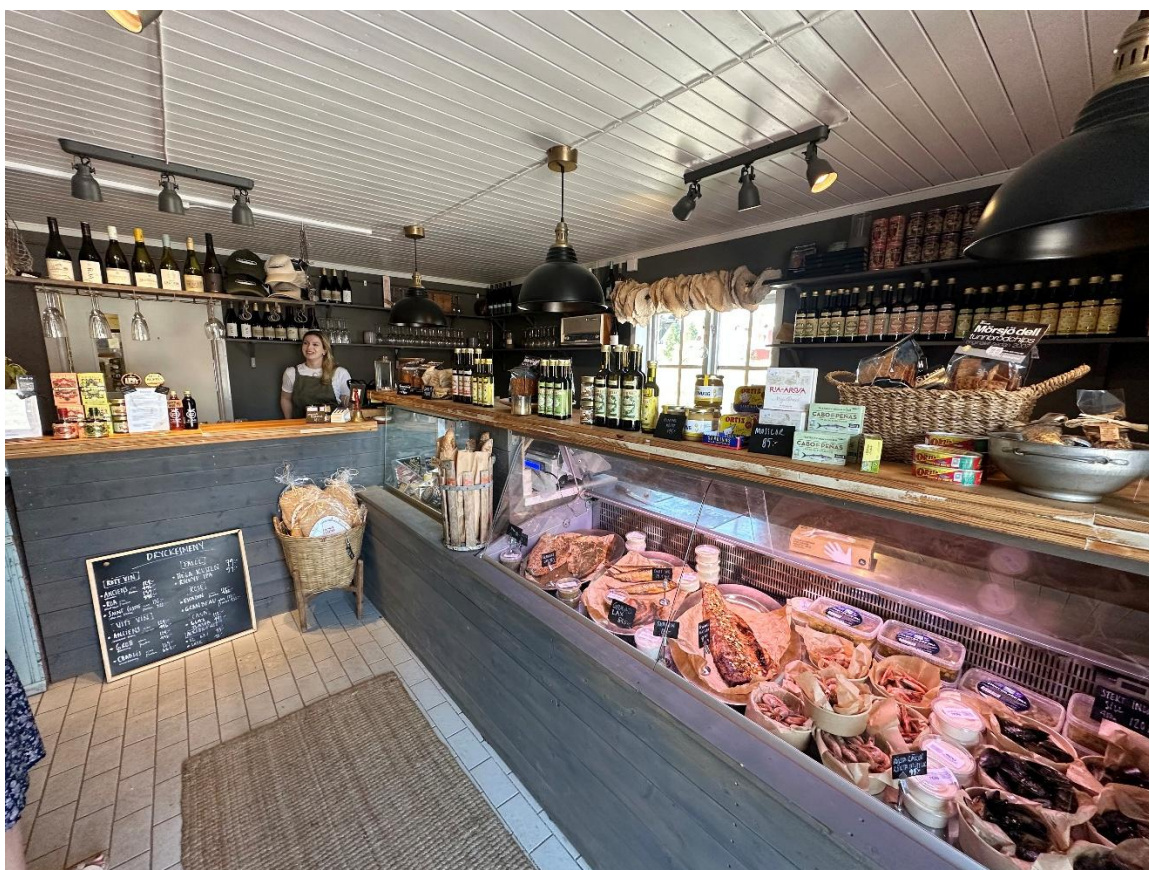
Nach dem Festmachen gehen wir auf Inspektionstour in dem winzigen, aber superidyllischen Ort, der eher an ein Freilichtmuseum erinnert. Wir gönnen uns ein Krabbenbrot bzw. Ceasars Salad nebst Drink in einem kleinen Restaurant mit Blick aufs Boot. Einfach toll hier!

Das Thema Autopilot nimmt mich seit gestern so in Beschlag, dass ich erstmal ein Schläfchen benötige, was dann drei Stunden lang wird. Als ich aufwache hat meine süße Nici schon das Abendessen fertig. Es gibt Schweinefilet-Geschnetzeltes mit Pilzen in einer leckeren Rahmsauße und handgeriebene Rösti. Köstlich!

Am Abend erhalte ich von Marc die Nachricht, dass er mir einen neuen Kompass für den Autopiloten schicken will, mal sehen, wie wir das am besten machen. Entweder muss Marta den mitbringen oder an den Wasahafen schicken lassen. Unabhängig davon prüfe ich mit dem Handpeilkompass die



Hier gefällt es uns: Mellanfjärden



Magnetfelder um den Einbauort des Kompasses für den Autopiloten. Dabei stelle ich fest, dass die stählerne Maststütze in unmittelbarer Nähe einen noch erheblicheren Einfluss hat als es die Fahrräder gestern hatten. Sollte das die Ursache sein?

Ein Telefonat mit Marc bringt keine Erleuchtung. „Das machen wir schon lange so, bisher hatten wir noch nie Probleme damit“ Komisch, warum dann bei mir. Ich sehe mich vorsorglich nach alternativen Einbauorten für den neuen Kompass um und bitte Marc mir ein mindestens fünf Meter langes Netzwirkabel mitzuschicken.

Um 23 Uhr geht es auf die Koje, damit wir morgen wieder zu unserer schon gewohnten Zeit loskommen. Auch wenn es nach Hudiksvall nur 39 Seemeilen sind, macht frühes Auslaufen wohl Sinn, weil der Wind über den morgigen Tag kräftig zunehmen soll. Immerhin werde ich das Großsegel dann nicht so schmerzlich vermissen.

Samstag, 12.07.:

Als ich um vier Uhr zum ersten Mal wachwerde, ist es noch sehr flau. Prima, da können wir noch ein Stündchen weiterschlafen. Eine Stunde später meldet sich dann Nicis Wecker; erst sanft und dann immer eindringlicher. Mit einem deutlichen Lächeln im Gesicht wacht meine Liebste auf, man spürt förmlich, dass sie sich auf unseren nächsten Segeltag freut.

Eine halbe Stunde später sind wir auslaufklar und legen leise ab. Ich ärgere mich mächtig, dass wir die Fenderbretter nicht schon beim Anlegen über die Fender gehängt haben, die jetzt ordentlich mit Reifenabrieb verziert sind, der auch mit grüner Seife nicht wirklich abgeht. Politur ist noch nicht an Bord, könnte aber wahrscheinlich heute Nachmittag beim Schiffsausrüster zu haben sein.

Nach dem Passieren der engen Rinne rollen wir die Genua aus. Meine Bordfrau spürt, dass mich fünf Knoten Fahrt nicht glücklich machen und schlägt vor das Groß zu setzen. In Kenntnis der frischen schwedischen Windprognose, die Nordnordost mit bis zu 28 Knoten für die Region vorhersagt, schlage ich den Vorschlag aus. Wenn das so kommt, sind wir auch mit der Genua ausreichend betucht.

Tatsächlich frischt der Wind bald auf und „NYALA“ macht auch nur unter der Genua zuerst knappe sieben, später im Surf auf der Welle auch mal achteinhalb bis neun Knoten Fahrt. Wieder mal wird mir bewusst, was wir für ein tolles Boot gekauft haben.

Gestern hat ein niederländischer Breehorn-Segler auszugsweise einen Bericht aus dem aktuellen „Palstek“ bei Facebook veröffentlicht, in dem Jan Kuffel über kleinere und flexible Werften für Fahrtenboote, z. B. Sirius, Winner und Breehorn geschrieben hat. Dort waren auch einige Fotos von der „NYALA“ zu sehen.

Lustig war zu lesen, dass „Der Eigner dieser Breehorn 44 durch den Einbau einer zusätzlichen Segellast zwischen Ankerkasten und Vorschiffskoje so eine geradezu gigantische Koje bekommen hat. Stimmt, eine Breite von 1,40 m am Fuß- und 2,00 m am Kopfende ist wirklich üppig und viel sinnvoller als die neumodischen Inselbetten, bei denen man bei Lage aus der Koje fällt.

Insgesamt fand Jan eigentlich nur positive Worte für die Werft und die bei Breehorn gebauten Boote. Ich bin sehr auf den Testbericht über meine Breehorn 44 gespannt, der in der nächsten Ausgabe erscheinen wird.

Zwanzig Meilen weiter müssen wir erst nach WSW, später sogar nach Nordwesten abbiegen. Blöderweise dreht der Wind links auf Nordwest und aufkreuzen möchte ich hier nicht. Deshalb werfen wir – leider schon wieder – die Maschine an.

In Hudiksvall kann ich Nici zeigen, wo ich im Winter zum Eissegeln war und meine erste Ranglistenregatta bestreiten konnte, wo ich letzter wurde, obwohl ich nie als letzter durchs Ziel gefahren bin. Ich wusste einfach noch nicht, dass man – wenn man überrundet wird – sofort durchs Ziel fahren muss, statt den Kurs zu Ende abzusegeln. Das brachte mir gleich zwei Disqualifikationen... War trotzdem ein gutes Trainig für die Europameisterschaft in Finnland im Februar.



Hudiksvall: Hier war ich bereits 2018 im Sommer und in diesem Jahr zum Eissegeln...

Da wir in den nächsten Tagen wieder ein paar kleinere Häfen mit beschränkten Einkaufsmöglichkeiten ansteuern, wollen wir schnell noch ein paar Dinge einkaufen. Wir entscheiden uns für den „Stora Coop“-Supermarkt, der zwar toll sortiert ist, aber leider auch ziemlich weit entfernt.

Ich biete an, den Einkauf mit dem Fahrrad allein zu machen, aber meine bessere Hälfte lehnt das kategorisch ab. Obwohl ich mir die Einkäufe auf den Rücken schnalle, kann ich ihr bei der Rückkehr auf unser Boot ansehen, dass ihr Knie wieder zwickt.

Während Nici sich ein wenig von dem „Spaziergang“ in Segelschuhen, die sich ihrer Meinung nach doch zum Wandern eignen, erholt, füllt der Skipper die Wassertanks und kümmert sich um die nächsten Ziele nebst dem Abstecken der Routen dorthin.

Es folgt eine Dusche im Sanitärgebäude – die erste seit langem an Land – und das Abendessen. Um halb zehn sind wir beide platt, müssen aber noch auf unseren Waschtrockner warten, in dem unsere Bettwäsche steckt.

Morgen soll es ins 51 Seemeilen entfernte Axmarsfjärden gehen, wo wir einen Tisch für 18 Uhr im angeblich exzellenten Fischrestaurant einen Tisch bestellt haben. Der frühe Wurm fängt den Fisch, deshalb wieder um 06:00 Uhr auslaufen...

Sonntag, 13.07.:

Wie geplant laufen wir um viertel vor sechs aus, setzen nach Passieren (fast) aller engen Stellen nach etwa drei Seemeilen das Großsegel und wundern uns über den Wind, der statt der prognostizierten 22 Knoten (in Böen) konstant mit 23 – 25 Knoten, in der Spitze mit 33 Knoten aus Nord weht.

Mit sechseinhalb bis neun Knoten Fahrt pflügen wir nur unter dem Großsegel – ziemlich platt vor dem Wind – nach Süden. Vor uns nimmt die Bewölkung stark zu und es sieht nach Gewitter aus. Schon bald hören wir es in der Ferne grollen und donnern, die zugehörigen Blitze fehlen noch.

Gegen Mittag sind wir mitten im „Wettergeschehen“. Der Wind bläst noch kommod, inzwischen zucken aber auch die ersten Blitze über das Wasser, der Abstand zwischen Blitz und Donner ist aber noch mehr als fünf Sekunden lang. Als sich der Abstand verkürzt und die Bewölkung eine tief dunkelgraue Farbe angenommen hat, bergen wir sicherheitshalber das Groß und werfen den Jockel an. Wer weiß schon wie viel Wind in den Wolken steckt...

Der ist leider nun auch nicht mehr messbar, weil nach dem Ärger mit dem Kompass des Autopiloten nun auch noch die Windmessaanlage ausgefallen ist. Der Richtungszeiger drehte sich eine Weile wie wild im Kreis, die angezeigte Windstärke wurde immer kleiner und nach höchstens einer Minute zeigten die Displays gar nichts mehr an. Verdammte Technik!

Nach dem Runden von Kusön biegen wir in den Axmarsfjärden ab, der uns sehr gefällt. Leider kommt die Axmarsbryggan nicht in Sicht. Da wir aber gestern noch eine Reservierungsbestätigung des Restaurants bekommen haben, ist nicht davon auszugehen, dass sich der durchaus ansehnliche Gebäudekomplex über Nacht in Luft aufgelöst hat. Komisch, was ist da los?

Ein Blick ins Hafenhandbuch liefert die Erklärung. Die Koordinaten stimmen nicht, die Axmarbryggan liegt gar nicht – wie von mir angenommen – am Axmarsfjärden, sondern zwei Seemeilen weiter nördlich. Also schnell eine neue Route abgesteckt und zurückgefahren. Peinlicher Fehler von mir!

Die Strafe für meine Nachlässigkeit kommt sofort. Es fängt wie aus Kübeln an zu regnen, so stark, wie ich das bisher selten auf dem Wasser erlebt habe. Die Regentropfen sind groß wie Kirschkerne und davon gibt es reichlich. Es ist auch nicht nur ein ganz kurzer Schauer, der Regen hält in annähernd unveränderter Intensität etwa eine Stunde an. Die Sicht geht auf fast null runter, man kann kaum noch 20 Meter weit sehen. Innerhalb von Sekunden sind meine Schuhe so nass, dass ich das Wasser daraus ausschütten kann. Als es endlich aufhört zu regnen, sind meine Jeans und mein Sweatshirt – durch die Dochtwirkung des Stoffs bis zu den Knien beziehungsweise Ellbogen rauf klatschnass.

Mit Schleichfahrt tasten wir uns durch den Schären Garten, aus dem überall garstige Steine herausgucken. Sehr exakte Navigation ist zwingend erforderlich. Eine Stunde später machen wir als einziges Boot längsseits an der Axmarsbryggan fest. Ein wirklich schönes Stück Erde ist das hier.

Als wenn ich nicht heute schon genug Ärger gehabt hätte, bekomme ich auch noch einen Anschiss von Nici, die sich von mir schlecht behandelt fühlte. Das ließ sich zum Glück schnell klären.

Ungeklärt bleibt jedoch die Ursache für den Windgeber-Ausfall. Die Steckverbindungen unter Deck scheinen in Ordnung zu sein, die im Topp ist morgen früh dran. In den Gebereinstellungen im Setup der Displays taucht nur noch der Log- und Echolotgeber auf, keine Windmessanlage.

Drei Stunden später laufen Thomas und Frederike mit der „Marysol“ ein. Wir gehen gemeinsam in dem urgemütlichen und sehr guten Restaurant essen. Die Fischgerichte sind exzellent und die Preise halbwegs angemessen, jedenfalls für schwedische Verhältnisse.



„Skippers Dinner“ im Hafenrestaurant in Axmarbryggan: Übersichtliche Portion leckerster Fischarten

Obwohl wir schon im Restaurant nicht ins Glas gespuckt haben, gibt es noch einen Absacker auf der „NYALA“, der im Cockpit serviert wird. Es scheint fast so, als seien die Axmarbrygga-Mücken alle Alkoholiker. Zu Hunderten fallen sie über mich her und perforieren meinen Körper von oben bis unten. Innerhalb weniger Minuten habe ich mindestens zwanzig Mückenstiche abbekommen. Ab auf die Koje!

Montag, 14.07.:

Die Wettervorhersage für heute prognostiziert bis in den Nachmittag Regen und Gewitter. Dazu soll es schwachen Wind geben. Erneut passen die Wettermodelle nicht. Es heult leicht im Rigg, dafür ist es aber (noch) trocken. Das Auslaufen wird für den Nachmittag (vielleicht) terminiert.

Noch vor dem Frühstück wünscht mich Nici in den Masttopp. Auch da finde ich keine Ursache für das Windmessproblem. So langsam nervt mich die Raymarine-Elektronik ziemlich. Ein paar weitere Telefonate später schickt mir Marc ein Foto von einer kleinen Connection Box der Windmessenanlage unter dem Mastfuß. Hier soll bei eingeschalteten Instrumenten eine LED blinken. Das tut sie nicht.

Außerdem erhalte ich die Adresse von einem Raymarine-Partner in Söderhamn, der angeblich auch Service macht. Leider geht da niemand ans Telefon, deshalb habe ich es per Email versucht. Es hätte mich nicht gewundert, wenn die Firma Betriebsferien machen würde.

Zu meinem Erstaunen erhalte ich schon nach einer halben Stunde eine Antwort von Oskar, dem Chef und vielleicht einzigen Mitarbeiter per Email. Er schafft es nicht heute und nicht morgen, aber immerhin am Mittwoch und möchte gern wissen, wo wir dann sind.

Ich rufe ihn an und erzähle ihm, dass wir über Gävle und Öregrund nach Stockholm wollen. Gävle wäre kein Problem. Da ich ihm schon meine Registriernummer bei Raymarine geschickt habe ist schnell erklärt, welche Teile er möglicherweise benötigt.

Eine weitere halbe Stunde später ruft er nochmal an und teilt mir mit, dass er sich umgehend ins Auto setzt, nach Axmarbrygga kommt und schon ein paar Tests machen möchte, um sicher zu sein, was wir denn wirklich benötigen. Vierzig Minuten später steht er mit seinem kleinen Sohn auf der Pier und fängt gleich an.

Diagnose: Zumindest die Connection Box der Windmessenanlage ist defekt, der EV1 Kompass-Sensor des Autopiloten wahrscheinlich auch. Sicherheitshalber stellt er für die komplette Windmessenanlage mit dem Geber und den Kompass-Sensor im Maststopp einen Garantierantrag und bestellt diese als Ersatzteile. Weiterhin möchte er auch die Software updaten.

Es besteht berechnete Hoffnung, dass wir am Mittwoch, spätestens aber am Donnerstag in Gävle wieder ein voll funktionsfähiges System haben. Trotzdem frage ich mich, ob das nur ein Zufall ist, dass uns innerhalb von sechs Wochen gleich zwei wichtige Geber ausfallen, oder ob es falsch war, auf Raymarine zu setzen. Auf meiner Olsen 42 hatte ich B & G-Sensoren, mit denen ich keine Probleme hatte.

Auf der ab dem nächsten Jahr geplanten Langfahrt möchte ich den Ärger nicht nochmal erleben. Ob ich meine Monitor-Windsteueranlage doch noch ans Heck basteln soll?

Auch das Problem mit unserem schlecht verarbeiteten Kopfbrett des Großsegels wird angegangen. Kaum ist Oskar weg, ruft UK Sails Niederlande an und erkundigt sich nach unserer weiteren Planung. Das Segel ist wohl komplett in der Türkei gefertigt worden. Wie man für so einen Schund so viel Geld verlangen kann, ist mir noch ein Rätsel.

UK Niederlande will nun mit den Kollegen in Stockholm sprechen. Die sollen das Segel dann Anfang der nächsten Woche in Stockholm abholen, vernünftig reparieren und bis zum Ende der Woche wieder anliefern. Wir könnten in der Zeit die Vororte von Stockholm in Augenschein nehmen. Saltsjöbaden, Gustavsberg und Nacka interessieren mich. Mal sehen, was tatsächlich passieren wird.

Am späten Nachmittag zieht Nebel auf. Oben scheint die Sonne, unten wabern Nebelbänke vorbei, die eine mystische Stimmung auf die Bucht zaubern. Dieses Schauspiel schauen wir uns aus dem Salon an. An Deck wird es empfindlich kalt und außerdem treiben die vermaledeiten Blutsauger schon wieder ihr Unwesen.



Axmarbryggan, kurz vor der Mückeninvasion

Da diese Viecher nicht nur ganz offensichtlich auf Alkohol, sondern auch auf Bratkartoffeln und Putengeschnetzeltes stehen, müssen wir unsere „Burg“ gegen die Eindringlinge schützen. Die Steckschotten kommen rein, und vor die teilweise geöffneten Luken und Pantryfenster werden die Mückenschutzrollos bzw. -Gitter gemacht.

Wir verbringen einen sehr gemütlichen und ruhigen Abend zusammen und genießen den ruhigen Hafentag. Morgen soll es bei Flaute weiter nach Gävle gehen, nachdem wir bei Thomas und Fritzi von der „Marysol“ noch zum Absacker waren.

Dienstag, 15.07.2025

Beim Aufwachen um halb fünf regt sich im Hafen – von ein paar laut schnatternden Enten auf dem Parkplatz und einem älteren Herrn, der Müll sortiert mal abgesehen – absolut nichts. Nici träumt noch süß und auch der Wind schläft noch. Eine Viertelstunde später habe ich zumindest meine Liebste im wahrsten Sinne des Wortes wachgeküsst.

Um kurz vor sechs schleichen wir uns mit Standgas und ohne Bugstrahlruder aus dem Hafen, schlängeln uns durch das enge und stark gewundene Fahrwasser und runden dann die Insel Kusön an der Nordseite. Es regt sich immer noch kein Lüftchen, was immerhin den Vorteil hat, dass wir bei nur 1500 Umdrehungen des Diesels mit sechs Knoten nach Süden rattern.



Bleiernde Flaute...

Der Nachteil an dieser Flaute ist nicht nur der mangelnde Segelspaß, sondern gefühlt Millionen von kleinen Insekten, die unser Cockpit mehr als nur dicht bevölkern. Unter diesen blinden Passagieren befinden sich leider auch einige der schon erwähnten Blutsauger, die uns erneut zur Ader lassen. Inzwischen ist auch Nici gründlich zerstoichen; wahrscheinlich ist sie gestern auf der „Marysol“ böse erwischt worden.

Der überwiegende Teil des Viehzeug scheint nur eine sehr geringe Lebenserwartung zu haben und nicht besonders wasserresistent zu sein. Regelmäßiges Spülen mit der Cockpitdusche schafft ein wenig Linderung und spült die Mistviecher zu Hunderten in die Ostsee. Leider komme ich mit dem Schlauch

nicht unter den Dodger, wo Nici das Ungeziefer beharrlich mit einem Schwammtuch und einer Pütz beharkt. Diejenigen, die sich vor ihrem rücksichtslosen Massenmord in Sicherheit bringen können, finden unter der Salondecke Zuflucht, wo sie – vielleicht von der rücksichtslosen Brutalität meiner Liebsten völlig traumatisiert – ein paar Stunden später auch ohne Fremdeinwirkung das Zeitliche segnen.

Unsere „NYALA“ interessiert das ganze wenig. Mit einem zufriedenen Brummen im Bauch steuert sie Südwestkurs nach Gävle. Die Zufahrt zieht sich immerhin fast zehn Meilen bis zum Gästehafen in der Nähe des Stadtzentrums. Ich wundere mich über ein relativ großes Containerterminal, wo aber wohl keine großen Containerfrachter, sondern nur Feeder regelmäßig anlegen.



Nettes „Ferienhäuschen“ in der Zufahrt nach Gävle

Um halb zwölf machen wir neben einer deutschen Sirius 35, die auch an der Midsummersail teilgenommen hat, am Fingersteg fest. Mit einer Reihe Fender in Lee liegen wir hier ganz ordentlich, trotzdem möchte ich auch nach Luv wenigstens eine Leine haben, die die Fender entlastet. Mutig balanciert Nici über das zehn Meter lange 80 x 80 mm Vierkantrrohr des Luvauslegers, bückt sich und fällt beim Durchziehen der ihr zugeworfenen Leine in das trübe Hafengewässer.

Wir können uns beide vor Lachen kaum halten. Zum Glück hatte sie kein Handy in der Tasche und ist schnell wieder aus dem Wasser und steht unter der Dusche. Die nassen Sachen sind dank des Wackrockners auch schnell wieder frisch und trocken. Immerhin hat sie für das Wohl der „NYALA“ wirklich alles gegeben!



Am Liegeplatz in Gävle

Wir zerren unsere Fahrräder aus der Backskiste und nach dem Aufbau selbiger geht es in die Stadt, wo wir uns in einer Apotheke erstmal mit Mückenspray schwedischer Bauart gegen Stiche, sowie Aloe Vera Gel und Fenistil-Gel zur Behandlung bereits erfolgter Stiche „bewaffnen“.

Erst so aufgerüstet beginnen wir die Innenstadt zu erkunden, die uns ein wenig erstaunt. Es gibt kein einheitliches Stadtbild. Alte und moderne Architektur sind bunt gemischt, es herrscht reges Treiben in den Fußgängerzonen. Wir gönnen uns in einem kleinen türkischen Schnellrestaurant ein leichtes Mittagessen und einen Softdrink dazu.

Es tut gut nach ein paar Tagen in der „Wildnis“ auch mal wieder in eine richtige Stadt mit immerhin rund 100.000 Einwohnern zu kommen. Morgen und eventuell auch übermorgen haben wir noch genug Zeit uns die Stadt intensiver anzuschauen, weil wir ja auf die Ersatzteile von Raymarine warten müssen. Hoffentlich kommen die morgen schon...

Mittwoch, 16.07.:

Wie herrlich, heute können wir so lange in der Koje bleiben wie wir wollen. Oskar hatte gestern Abend noch eine Nachricht geschickt, dass die Ersatzteile am Donnerstagmittag bei ihm ankommen sollen. Sobald die da sind, fährt er nach Gävle und baut diese bei uns ein, was voraussichtlich bis in die Abendstunden dauern wird.

Somit werden wir wohl erst am Freitag wegkommen. Das ist auf der einen Seite gut, weil unsere Elektronik dann hoffentlich wieder korrekt funktioniert. Blöd ist allerdings, dass wir sowohl heute als auch morgen bei angenehmen Nord- bzw. Nordostwind in sehr brauchbarer Stärke Richtung Öregrund segeln könnten. Stattdessen hängen wir nun in Gävle fest.

Wir werden das Beste aus dieser Situation machen. Mit unseren Fahrrädern fahren wir gegen neun Uhr zunächst zum Supermarkt und zur direkt nebenan angesiedelten Apotheke. Bei Coop decken wir uns mit ein paar Lebensmitteln ein und in der Apotheke kauft Nici noch Hydrocortison-Salbe für unsere Mückenstiche, die erbärmlich jucken und teilweise ordentlich angeschwollen sind.

Obwohl wir uns in der letzten Nacht mit Steckschotten und Mückenschutzgittern so gut wie es nur ging gegen die Viecher verarmelt haben, haben uns auch in der letzten Nacht wieder einige Mücken gestochen. Allein an der linken Hand habe ich in den letzten drei Tagen 23 (!!) Mückenstiche abbekommen. Die rechte Hand ist mit nur 16 Stichen geradezu glimpflich davon gekommen. Dazu kommen nochmals einige im unteren Bereich der Lendenwirbelsäule. Auch Nici hat es übel erwischt. Bei ihr sind die Füße und der Rücken am stärksten betroffen. Groß gezählt kommt sie auf etwa 70 Stiche.

Wir verträdeln und verschlafen den Tag, zum Abendessen machen wir uns in der Pantry ein paar leckere Hamburger. Die feinen, aus der Pfanne trotz nur geringer Hitzezufuhr herausspritzenden Fettspritzer vernebeln trotz offener Fenster und Luken den halben Salon, wieder einmal schlägt der Rauchmelder unter der Salondecke wütend piepsend an.

Nach dem Essen gebe ich die Routen für die nächsten Tage in den Plotter ein und ärgere mich erneut, dass B&G keine Navionics-Karten mehr unterstützt. Die plottereigene Autorouting-Funktion ist meines Erachtens nicht optimal, weil oft sehr unsicher Routen, die nicht einmal eine signifikante Wegersparnis bringen vorgeschlagen werden. Außerdem sind in den automatisch berechneten Routen sehr oft völlig unsinnige Schlenker vorgesehen, die ich auch beim besten Willen nicht nachvollziehen kann.

Recht früh gehen wir mit dem Tag zufrieden auf die Koje und schlafen ganz hervorragend.

Donnerstag, 17.07.:

Auch heute Nacht haben es wieder ein paar stechende Eindringlinge in unsere Gemächer geschafft. Als mich eine Mücke in den Rücken gestochen hat und ich davon wachwerde, beginnt die Jagd auf die verdammten Blutsauger. Mit einem Küchenhandtuch bewaffnet jage ich die Plagegeister wild um mich schlagend Richtung Niedergang, wohin die kleine Schar zu fliehen versucht. Da die Plexiglassteckschotten jedoch nur einen Weg in die Freiheit vorgaukeln, stranden die kleinen Biester an der Innenseite, wo ich sie nur noch erschlagen muss.

Trotz dieses Mordanschlages habe ich mindestens zehn frische Stiche, die sofort anschwellen. Mit Cortisonsalbe und Antihistaminikum in Tablettenform lässt sich der Juckreiz jedoch zumindest einigermaßen abmildern.

Wir gönnen uns ein ausgiebiges und leckeres Frühstück im nun mückenfreien, aber – nach der gestrigen Hamburger-Aktion – noch immer wie eine Pommesbude riechenden Salon. Danach erledigt Nici einige Telefonate und ich schleife nochmals diverse kleine Macken im Ausbau aus und lackiere diese Stellen nach.

Dann ruft Oskar, ein Mitarbeiter von UK-Sails in Stockholm an. Er ist noch bis kommende Woche Dienstag im Urlaub, kann dann aber unser Großsegel in Saltsjöbaden (wo er praktischerweise auch wohnt) abholen und am Mittwoch reparieren. Somit fallen zwar wegen schlampiger Arbeit und Elektronikproblemen insgesamt fast vier Tage Reparaturstop in Gävle und Saltsjöbaden an, aber damit müssen wir wohl leider leben. Ich freue mich trotzdem, dass zum Start der nächsten Etappe alle gravierenden Probleme (hoffentlich) zu meiner Zufriedenheit gelöst sind.

Um die Mittagszeit bin ich allein an Bord – Nici ist im Museum – und sinniere über das angenehme Leben nach, das wir in diesem Sommer leben dürfen. Ich habe eine tolle Partnerin, mit der ich mich sehr gut verstehe, bin halbwegs gesund und fit, habe ein wirklich komfortables und dazu auch noch prima segelndes Boot. Es gibt überhaupt keinen Grund zur Unzufriedenheit. Was machen da schon ein paar Tage Zwangspause?

Zur Vorbereitung des Termins zum Austausch der Raymarine-Elektronik mache ich nochmals ein paar Ablenkungsmessungen im Bereich des EV1-Kompasses und vergleiche diese mit dem Steuerkompass an der Steuersäule. Ziel der Messungen ist es, einen möglichst optimal geeigneten Platz für den neuen elektronischen Kompass zu finden. Dieser findet sich im Schuhfach, ca. 40 cm weiter vorn und 40cm weiter an Steuerbord. Hier sind die Ablenkungen – zumindest auf dem derzeitigen Kurs – nur marginal.

Die Ergebnisse in Kürze:

Kursanzeige Steuersäule:	190°
Kursanzeige am bisherigen Einbauort EV1-Kompass:	280°
Kursanzeige im Schuhfach (nur 40cm neben altem Installationsort:	190°



Steuerkompass (190°)



Alter Einbauort (280°)



Neuer Einbauort (190°)

Um 15:00 Uhr ruft Oskar endlich an. Das Paket mit den Ersatzteilen ist gerade angekommen. Er kann trotzdem erst um 18 Uhr hier sein, ist aber zuversichtlich, dass wir das schnell hinbekommen. Im Anschluss an den Austausch müssen wir einmal aus dem Hafen rausfahren, um die Kalibrierung von Kompass und Windmessaanlage vorzunehmen. Ich fürchte, dass es heute Abend spät wird.

Um morgen überhaupt noch halbwegs brauchbare Windverhältnisse für den fünfzig Seemeilen langen Trip nach Öregrund zu haben, müssen wir leider sehr früh los. Eine Aufteilung der Strecke ist eine Option, die wir morgen unterwegs treffen werden.

Unsere Fahrräder benötigen wir wohl in Gävle auch nicht mehr, deshalb verstauen wir diese am Nachmittag. Diesmal schraube ich beide Pedale ab und nehme auch den Lenker ab. Damit lässt sich die Breite des Fahrrades um zirka zwei Zentimeter reduzieren und schon flutscht es geradezu durch die Öffnung der begehbaren Backskiste. Wunderbar!

Die schon lange angekündigten Spaghetti Carbonara gibt es heute schon um 17:00 Uhr, damit wir die Arbeit von Oskar nicht durch unser Abendessen unterbrechen müssen. Als wir gerade mit dem Essen fertig sind, steht Oskar schon auf der Matte. Er freut sich, dass ich schon alles vorbereitet habe, das erlebt er wohl nicht häufig.

Auch wenn Oskar glaubt, dass der Kompass selbst in Ordnung war und die Maststütze das Hauptproblem des Autopiloten war, wird die Kompassseinheit getauscht und an der von mir vorgeschlagenen Stelle montiert, die auch Oskar sehr sinnvoll erscheint.

Der nächste Schritt ist der Austausch der Connection-Box der Windmessaanlage, die unter der Decke unterhalb des Mastfußes versteckt ist. Hier gibt es zunächst ein kleines Problem, weil statt eines schwarzen und eines grünen Kabels nur zwei schwarze vorhanden sind. Das kommt wohl schon mal vor. Eine genauere Inspektion ergibt jedoch, dass eine der beiden Litzen noch eine zusätzliche, blöderweise schwarze Abschirmung hat.

Nachdem alles verkabelt ist funktioniert die Windanzeige. Als letzten Schritt führen wir die Hafenkabrierung des Autopiloten durch, was – auch wegen meinem „Training“ in den letzten Tagen auf Anhieb funktioniert. Die „SeaTrials“ nebst Kompasskalibrierung mache ich morgen nach der Ausfahrt aus dem Hafen. Auch diesen Schritt hatte ich ja in den letzten Tagen mehrfach ausprobiert.

Für den Fall, dass das nicht klappt, kann ich Oskar nochmal anrufen und wenn das auch nicht hilft, schickt er uns in Stockholm einen Kollegen aus der Hauptstadt vorbei. Daumen drücken!

Freitag, 18.07.:

Was für ein Glück, wenn bei einem Paar beide Partner einen ähnlichen Bio- und Schlafrhythmus haben! Um viertel vor vier wachen wir beide gleichzeitig und fröhlich auf. Der Wecker war auf fünf Uhr gestellt. Sollen wir uns nun nochmal umdrehen, oder unsere Hinterteile aus der Koje bewegen?

Ein kurzer Blick auf den wolkenlosen Himmel und ein Lauschen ins Rigg lassen uns die Variante zwei, also Aufstehen, wählen. Nachdem wir uns die Zähne geputzt haben geht die inzwischen schon eingespielte Routine los. Nici kocht Kaffee und Tee und bereitet unter Deck alles zum Auslaufen vor, der Skipper bereitet die Navigation und das Deck vor.

Um 04:10 Uhr werfen wir die Leinen los, lassen uns aus der Box treiben und lassen erst dann den Diesel an. Unsere Nachbarn auf beiden Seiten schlafen natürlich noch. Dann geht es bei sparsamer Marschfahrt mit 4,5 Knoten den Gävlefluss hinunter, vorbei am Containerterminal ins freie Wasser. Der erste Frachter des Tages, die „Snow Crystal“, ein selten hässliches Schiff, kommt uns entgegen.

Trotzdem schaffen wir es noch vor der Begegnung den Kompass des Autopiloten zu kalibrieren, diesmal ohne jegliche Probleme. Wie schön ist das denn? Keine Abweichungen mehr zwischen MGK und COG, keine Zicken mehr und die Windmessenanlage funktioniert auch wie sie soll. Ich bin glücklich.

Nachdem wir aus der Abdeckung der Hafenanlagen kommen, baut sich auch eine zunächst leichte Brise aus Nordnordwest auf, die langsam von sieben auf fünfzehn Knoten zunimmt. Das gibt schnelles Segeln, jedenfalls vorerst. Leider hat Wetterwelt mit der Prognose Recht, schon um halb neun ist nach sechzehn gesegelten Meilen der Spaß vorbei. Der Wind hat auf acht Knoten abgeflaut, dazu steht eine fiese alte Dünung, die die Segel wild hin- und herschlagen lässt.

Da wir die teuren Tücher nicht mutwillig zerstören wollen, nehmen wir erst die Genua und zwei Stunden später auch das bis dahin dichtgeholte Großsegel weg. Der Diesel muss uns nach Öregrund bringen. Leider... Ich bin froh, dass wir spätestens ab übermorgen im inneren Schärenfahrwasser können, wo es dann glattes Wasser geben wird.

Um 12:45 Uhr machen wir ziemlich an der gleichen Stelle fest, wo ich schon 2018 für ein paar Tage gelegen habe. Damals war ich – unfreiwillig – während der „Öregrund Båtveckan“, einer mehrtägigen Veranstaltung nur für Motorbootfahrer mit Rennen in verschiedenen Bootsklassen bis zur „Formel eins“ der Motorboote, hier.



Öregrund ist ein sehr nettes Kleinstädtchen mit leider sehr vielen Motorbootfahrern..

Der von morgens bis spät in die Nacht andauernde Lärm hat mich 2018 ziemlich Nerven gekostet. Damals war ich für drei Tage hier, weil ich auf neue Crew warten musste. Diesmal habe ich darauf geachtet, nicht während dieser Veranstaltung einen Stop in Öregrund zu machen. Leider ist es trotzdem auch heute nicht viel besser.

Irgendwelche Idioten haben ihre zu kleinen Geschlechtsteile gegen eine von zwei riesigen V8 Big Block Motoren befeuerte „Cigarette“ eingetauscht, mit der sie – ohne wirksame Schalldämpfung – den ganzen Tag den Sund rauf- und runterbrettern. Selbst auf der anderen Seite des vielleicht eine Meile breiten Sundes verursacht die Potenzschleuder noch so viel Lärm, dass man sich im Hafen an Deck nicht in normaler Gesprächslautstärke verständigen kann.

Nach jeder Runde biegen die drei Herren mit gegelten Haaren in den Hafen ab, ignorieren dabei – wie übrigens alle Motorbootfahrer – das drei Knoten Speedlimit und sorgen so für permanenten Schwell in diesem ansonsten sehr beschaulichen kleinen Hafen mit netter Infrastruktur.

Schade, ohne die rücksichtslosen Motorkutscher könnte es hier sooo schön sein.

Wir essen an Land Fish & Chips und ein Eis zum Nachtschiff, kaufen für die nächsten Tage noch ein paar Dinge ein und versorgen uns vor allem mit leckerem Räucherfisch, auf den ich mich schon seit Tagen besonders gefreut habe.

Weniger erfreulich ist, dass es auch morgen keinen segelbaren Wind geben wird. In den Morgenstunden Totenflaute und danach leichter Wind auf den Kopf. Prost Mahlzeit!

Samstag. 19.07. :

Wie versprochen ist heute Flaute. Für heute steht – wenn wir dort einen Liegeplatz ergattern können – Arholma Norra Bryggan oder aber Furusund auf dem Programm. Während Arholma am nordöstlichen Ende des Hauptfahrwasser nach Stockholm liegt, ist Furusund schon ein ganzes Stück „weiter drin“.

Wie immer machen wir uns früh auf die Socken, um 05:30 Uhr ziehen wir uns leise aus der Box und genießen die ersten beiden Stunden des Tages den wunderschönen Weg durch das Schärenfahrwasser. Dann müssen wir – vorerst das letzte Mal in den nächsten Wochen – nochmals ein Stück über die freie Ostsee, bis wir bei Kappelskär wieder in den Landschutz gelangen.

Heute spielt der Landschutz jedoch überhaupt keine Rolle, weder unter Land noch auf dem freien Wasser weht ein auch nur ansatzweise brauchbares Lüftchen. Mein Freund Joachim ist mit seinem Hanseat 42 auf dem Weg nach Norden und ist wegen der andauernden Flaute schon leicht frustriert. Weder er noch seine Frau mögen das Motoren, deshalb hingen die beiden erst auf Utö, nun in Sandhamn rum und hofften auf Wind, der aber auch für die nächsten Tage erstmal nicht in Sicht ist.

Ein genauerer Blick ins Hafenhandbuch zeigt, dass es in Arholma Norra Bryggan wohl nur zwei Plätze für Boote unserer Größe und vor allem mit unserem Tiefgang geben wird. Bei der Annäherung sehe ich vier Masten, zwei davon sind recht hoch. Das brauchen wir wohl gar nicht erst versuchen. Also laufen wir weiter nach Furusund.

Der mittelgroße, gepflegte Hafen liegt direkt am Hauptfahrwasser, aber wenigstens in einem „verkehrsberuhigten Bereich“, also mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 8 Km/h. Blöderweise halten sich die Motorbootfahrer entweder gar nicht an dieses Limit oder sie erzeugen bei dieser

Fahrtstufe besonders viel Schwell. Die riesigen Fähren nach Mariehamn, Helsinki und Tallin hingegen machen bei knapp fünf Knoten überhaupt keinen Schwell.



Passierende Fähre nach Turku in Furusund...

Wir legen mit dem Heck zum Hauptfahrwasser an einer Heckboje an. Der Hafenmeister empfiehlt uns bei einem Bootsgewicht von ca. 15 Tonnen zusätzlich noch eine der ausgebrachten Mooringleinen zu verwenden, was wir natürlich tun.

Nach dem Aufklaren gehen wir an Land, essen ein leckeres Krabbenbrot und trinken ein Bier, bevor wir die Eisbude überfallen. Die Sonne sticht heute zum ersten Mal so richtig vom Himmel, selbst der Skipper hält es ohne kurze Hose nicht aus. Wenn der Schwell der vorbeifahrenden Motorquatzten nicht wäre, würde Furusund zu meinen absoluten Lieblingshäfen gehören.

Am Abend gönnen wir uns Pizza und Folienkartoffeln mit Krabben zum Abendessen. Der Hamnkrog hat eine wunderschöne Terrasse direkt am Wasser, eingefasst von einem schnuckeligen Schilfstreifen. Ein kleiner Traum. Natürlich gibt es auch hier die lästigen Mücken, doch mit „Mygga“-Spray eingeschmiert und Vitamin B12 ausdünstend ist das zu ertragen.

Nach dem Schlafengehen freuen wir uns beide über die Ventilatoren im Vorschiff, die die Wärme unter Deck wenigstens einigermaßen erträglich machen.

Sonntag, 20.07.:

Eigentlich wollten wir heute „querfeldein“ durch winzige, geschwungene und teilweise sehr enge Fahrwasser Richtung Süden nach Stavnäs. Ein Blick aufs iPad und ins Hafenhandbuch bewegt uns zu einer Planänderung. Vaxholm, an dem ich bisher immer nur vorbeigefahren bin, soll sehr schön, wenn auch touristisch sehr gut erschlossen sein.



Auf dem Weg nach Vaxholm gibt es wieder reichlich Sehenswertes...

Auch hier warnt das Hafenhandbuch vor Schwell im Hafen und wenig Platz für größere Yachten ab zehn Metern. Diese müssen auf der Außenseite am Wellenbrecher liegen, steht geschrieben. Wir hoffen, dass wir früh am Morgen dennoch einen ordentlichen Platz ergattern können.

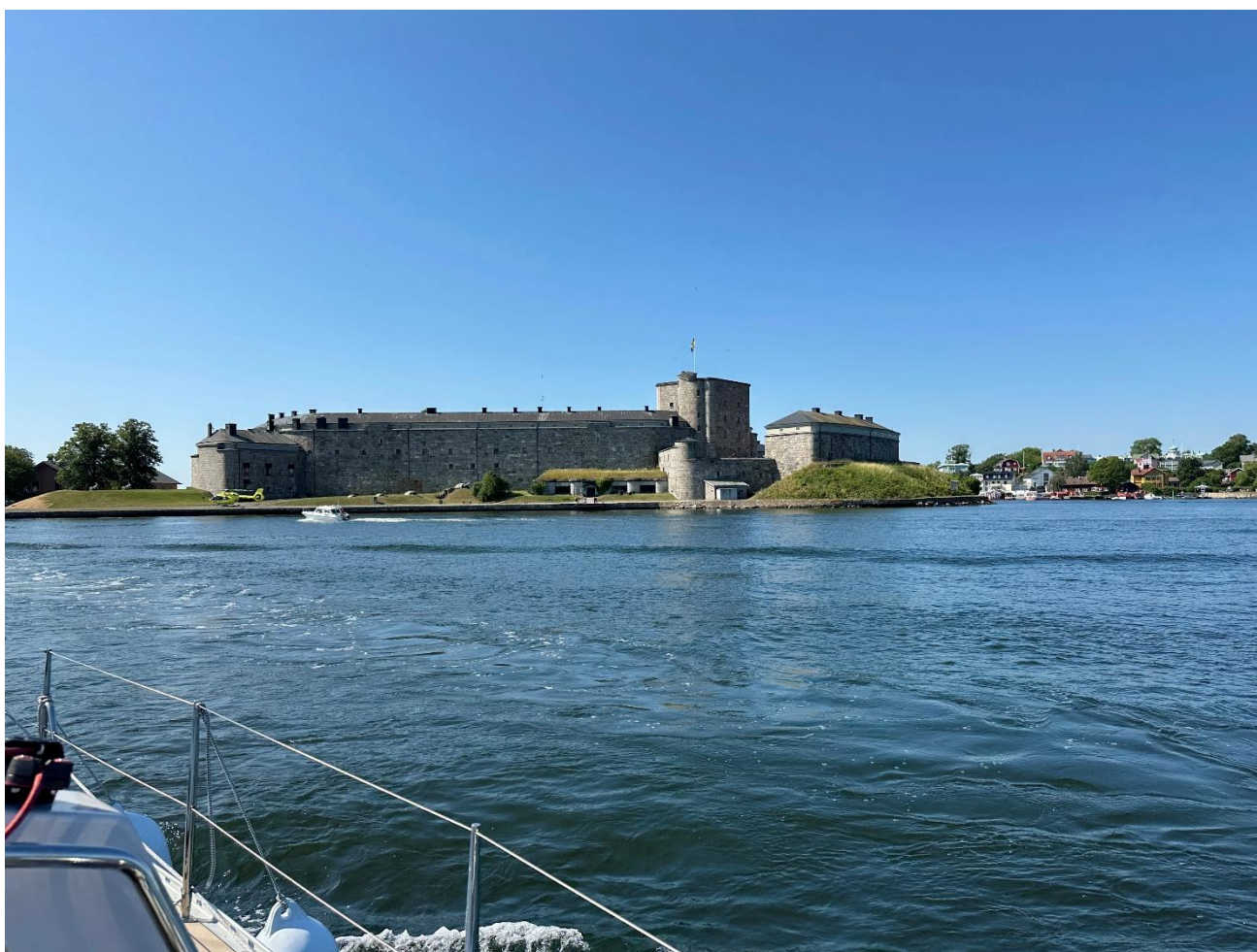
Der eingeschlagene Weg durch das Hauptfahrwasser beschert uns zwar regelmäßige Begegnungen mit der Groß- bzw. Fährschiffahrt, zeigt uns auf der anderen Seite jedoch immer wieder eindrucksvoll die unbeschreibliche Schönheit des Stockholmer Schärengartens.

Etwa eine Meile vor Vaxholm hören wir hinter uns ein Martinshorn, können aber keinen Rettungswagen oder ein anderes Fahrzeug sehen, was die „Blasmusik“ veranstalten könnte. Hinter der Huk, die wir zwei Minuten vorher gerundet haben, kommt ein Rettungsboot mit sicher 25 Knoten Speed auf und überholt uns binnen weniger Sekunden. Ob das wohl wirklich ein Noteinsatz ist?

Ein paar Minuten später wissen wir es. Irgendwas muss auf der Festung östlich von Vaxholm passiert sein. Dort liegen noch zwei weitere Rettungsboote und zwischen den Geschützen der Festung steht ein grellgelber Hubschrauber.

Nach der Rundung der Festungsinsel können wir den Hafen sehen, der noch gar nicht voll erscheint. Nach einigen guten Anlegemanövern gibt es heute mal wieder ein weniger gutes, gleich drei Mal stößt unser Anker leicht an die betonierte Krone der Pier. Zum Glück ist nicht einmal der Zink vom Anker weg, also kein Problem.

Das Grundgeschirr in dem engen Hafen liegt leider ein wenig dicht am Boot, die Leine zeigt in einem Winkel von 75° auf unsere Winsch. Das ist unschön, aber leider nicht vermeidbar. Um 10:30 Uhr sind wir fest und können den Rest des Tages bei feinstem Sonnenschein, aber auch drückender Hitze genießen.



Die beeindruckende Festung von Vaxholm...

Nach dem Anlegen und Aufklaren besichtigen wir das eigentlich nette Städtchen. Eigentlich nett, weil an der Uferpromenade eine Großbaustelle ist und einige Gebäude dahinter nicht wirklich in in das Gesamtbild des sehr alten Ortes passen.

Immerhin gibt es hier einen Sea & Sea Schiffsausrüster, bei dem ich ein paar Meter Leine zum Erstellen von diversen Bändseln, ein paar Bojenhaken, diverse Holzschrauben und eine kleine Dose International Gold Spar Satin-Lack kaufen kann. Bei Coop erstehen wir ein paar Lebensmittel.

Zurück an Bord melden wir uns für morgen zu einer Fährboottour nach Sandhamn an. Bei der Buchung unterläuft mir jedoch ein Flüchtigkeitsfehler, ich buche zweimal, was Nici's Kreditkarte ausbaden muss. Blöderweise können wir das nicht mehr kostenlos stornieren und schmeißen damit vierzig Euro in die Tonne, was mich sehr ärgert.

Nach unserem Einkauf knurrt uns der Magen, da muss Abhilfe geschaffen werden. Da es auch am frühen Abend immer noch mindestens 26° C warm ist, sparen wir uns das Kochen und gehen im Hafenrestaurant „Kobben“ eine Kleinigkeit essen. Nici bestellt einen Ceasars Salad mit Hühnerstreifen, ich Fish & Chips.

Bei dem Salat sind die Hühnerstreifen noch innen roh, was wir sehr freundlich reklamieren. Die Reaktion überrascht uns. Es gibt nicht nur einen neuen Salat für Nici, sondern der Salat wird nicht berechnet. Als Entschädigung dafür, dass wir nicht gemeinsam essen konnten, spendiert uns der Kellner jedem noch vier Kugeln Eis. Das war mustergültig guter Service!

Montag, 21.07.:

Bereits um kurz nach sieben gehen wir im Coop und ergänzen unsere Proviantvorräte. Wir haben zwar noch einige Leckereien in der Kühlung, doch die Recherche nach nahegelegenen Supermärkten in Saltsjöbaden und Stockholm hat ergeben, dass es mehr Sinn macht schon heute Proviant zu kaufen.

Nach dem Frühstück machen wir uns ans Abschlagen des Großsegelvorlieks. Wir haben von UK Sails Schweden die Order erhalten das Segel gefaltet und ohne Latten beim Hafenmeister abzugeben. Beim Abschlagen sehe ich, dass auch das Vorliek aus meiner Sicht recht schlampig verarbeitet wurde. Die tonnenförmigen Kunststoffeinsätze, die mit einem Gurtband am Segel angenäht werden rutschen von allein raus, was nicht sein sollte. Auch das muss UK Schweden jetzt in Ordnung bringen. Sie haben auch schwarzes Klebedacron, mit dem ich die Reparatur des Achterliekschadens (mit weißem Tuch) kaschieren möchte.

Die Arbeiten am Segel haben uns beide ordentlich schwitzen lassen, doch für eine Dusche reicht die Zeit nicht mehr. Wir müssen zur Fähre, wo schon eine riesige Schlange am zugewiesenen Kaiplatz wartet. Als unsere Fähre kommt liegt noch ein anderes Ausflugsboot an „unserem“ Platz. Schweinerei!

Sofort antizipiere ich, wohin der Fährkapitän ausweichen kann, nehme Nici an die Hand und schon stehen wir in der absoluten Pole-Position. Das ist auch nötig, weil die Fähre schon jetzt überfüllt ist. Mit Mühe und Not ergattern wir wenigstens einen Sitzplatz. Nici möchte erstmal im Wind stehen bleiben, deshalb darf sich der alte Mann hinsetzen.

Beim zweiten Stop auf der Insel Grinda steigen so viele Menschen aus, dass es langsam ungefähr gleich viele Sitzplätze wie Passagiere gibt, einige Fahrgäste müssen aber immer noch stehen. Atemberaubend ist mit welcher Kaltschnäuzigkeit unser Kapitän wie eine Möwe in den Heringsschwarm in größere Gruppen von Seglern sticht.

Der Fährkutscher kennt keine Gnade, so meinen wir jedenfalls. Aber alles geht gut; nach knapp zwei Stunden haben wir unseren Bestimmungsort Sandhamn erreicht. Zunächst gehen wir zur „Bootsausstellung“, dann nehmen wir einen leichten Lunch im „Sandhamn Vårdshus“ ein, auf den wir leider über eine Stunde warten mussten.

Als unser Essen serviert wird, grabscht sich frech eine Tischnachbarin unser Essen, die ganz eindeutig deutlich nach uns kam. Auf meine Intervention, dass es sich bei den beiden schon servierten Tellern um unser Essen handelt, was auch schon bezahlt ist, backt die Lady endlich kleinere Brötchen und rückt die Teller wieder raus.

Der anschließende Verdauungsspaziergang durch die engen Gassen in Sandhamn, von denen keine geteert ist, gewährt uns einen Blick in längst vergessene Zeiten. Wir fühlen uns an „Ferien auf Saltkrokan“ und „Pippi Langsstrumpf“ erinnert, als wir die vielen liebevoll gepflegten Häuser und Villen aus Holz sehen. Das hatte mich schon 2023 total begeistert, deswegen haben wir den Ausflug nach Sandhamn letztlich gemacht.



Wunderschöne Ferienhäuser in Sandhamn, wo fest nur einhundertzehn Menschen leben...

Als wir gemütlich – und nur von ein paar lästigen Ameisen gestört – auf einer warmen Schäre liegen und über den Hafen blicken, beginnt dort der Kampf um die Liegeplätze. Wie hungrige Geier drehen etliche Segel- und Motoryachten, sich ständig gegenseitig belauernd, ihre Runden und hoffen auf auslaufende Yachten, die einen Platz frei machen. Die Jungs und Mädels von der Hafenaufsicht haben aber alles im Griff und dulden keine Drängeleien.



Das Seglerhotel in Sandhamn, wo jedes Jahr Start und Ziel zur Gotland Runt-Regatta ist.

Unter den vielen Yachten fällt besonders ein langer Holzmast auf, der zu einem Zwölfer gehören könnte. Und richtig, es ist die deutsche „Anita“, ein Abeking & Rasmussen-Bau von 1936. Weil ich einen der Skipper ganz gut kenne (der leider gerade nicht an Bord ist) und im letzten Jahr an den Betreiberverein der „Anita“ für das Ausleihen der Norwegenkarten von meinem Bekannten eine Spende geleistet habe, dürfen wir auch mal einen Blick unter Deck werfen.

Der Ausbau ist handwerklich gut gemacht, relativ gut im Schuss, aber Komfort gibt es auf einem Zwölfer – trotz einer Länge von mehr als zwanzig Metern nur rudimentär. Nici ist echt beeindruckt, so ein großes Boot hat sie noch nie von innen gesehen.

Bereits eine Stunde vor der Abfahrt unserer Fähre bildet sich wieder eine große Schlange. Wir haben wenig Lust auf das lange Stehen in der Schlange und schaffen uns aus zwei Europaletten, die am Anleger liegen, einen halbwegs gemütlichen Sitzplatz, der uns sofort nach dem Anlegen in die Poleposition bringt.

Der Rest des Tages ist schnell erzählt. Brote zum Abendessen, eine Tüte Weingummi zum Nachtschisch, noch schnell die Wassertanks vollgemacht und den Blog weitergeschrieben, dann geht es auf die Koje. Es war ein wundervoller Tag, den wir beide extrem genossen haben.



Pantry der 12-m-R Yacht „Anita“, 1936 bei A&R gebaut. Simpel, aber praktisch

Dienstag, 22.07.:

Um viertel nach sechs Uhr sind wir die ersten Kunden an der Bootstankstelle, die junge Tankwartin ist erstaunt, dass um die Zeit schon ein Deutscher unterwegs ist. Schnell sind 80 Liter EcoPar-Diesel auf beide Tanks verteilt und zweitausend Schwedenkronen dafür ausgegeben.

Bis Saltsjöbaden ist es nur ein Katzensprung an diversen Vororten von Stockholm vorbei. Neben vielen modernen Hochhaussiedlungen kommen wir auch an sehr pittoresken Ferienhäusern vorbei, in die wir am liebsten sofort einziehen würden.

Um viertel nach neun laufen wir an Restaurang-Holmen vorbei in den Hafen des Königlichen Segelclubs von Stockholm ein, wo uns zwei junge Hafenmeister sehr freundlich und hilfsbereit in Empfang nehmen. Sie fragen nach Länge, Breite und gewünschter Aufenthaltsdauer, überlegen kurz und weisen uns dann einen Liegeplatz direkt vor dem Hafenrestaurant „Holmen“ zu, was uns schon von Bernd Zeiger wärmstens empfohlen wurde.

Die Lage und des KSS Yachthafen ist wirklich exquisit, das Grand Hotel liefert die passende Kulisse dazu, wirklich toll!



Der Hafen des Königlichen Segelvereins in Stockholm mit de Grand-Hotel als stilvolle Kulisse...

Schnell ist unser Großsegel abgeschlagen, ordentlich zusammengefaltet und beim Hafenmeister deponiert. Oskar von UK Sails Stockholm holt es Mittwoch oder Donnerstag ab und bringt es nach der Reparatur spätestens am Freitag Nachmittag zum Wasahafen, wo wir ab Donnerstagmittag sein werden.

Ein Telefonat mit Nicis Bruder bringt keine guten Neuigkeiten. Mit ihrem Vater geht es wohl immer schneller abwärts. Nici ist hin- und hergerissen, ob sie nach Hause fliegen soll oder nicht. Ich rate ihr dazu, weil sie es sich selbst vielleicht nicht verzeihen würde, wenn sie es nicht tun würde. Wir beschließen, die Entscheidung auf den Nachmittag zu vertagen und erstmal mit dem Bus in die Stadt zu fahren, damit sie – im Falle des Falles – möglichst wenigstens die wichtigsten Sehenswürdigkeiten von Stockholm gesehen hat. In der Reihenfolge sind dies lauft www.visitsweden.de die Altstadt GamlaStan, das Vasamuseum, das Freilichtmuseum Skansen und – immer noch unter den Top10 das Abba-Museum.

Wir nehmen uns für heute die Altstadt vor, wo wir einige Stunden verbringen, eine exquisit gute neapolitanische Pizza und ein echt italienisches Eis verspeisen, bevor wir wieder nach Saltsjöbaden zurückfahren. Inzwischen hat Nici den Entschluss gefasst, wenigstens kurz nach Hause zu fliegen, um ihre Mutter und ihren Bruder moralisch zu unterstützen, Ihre Söhne zu sehen und vor allem um sich von ihrem Vater verabschieden zu können.



In Gamla Stan, der Altstadt von Stockholm

Wir buchen über www.check24.de Direktflüge von Stockholm-Arlanda nach Düsseldorf und zurück. Hinflug am späten Donnerstagnachmittag, Rückflug am Samstagmorgen. Sie wird dann am frühen Nachmittag wieder an Bord sein. Ob wir dann noch losfahren müssen wir mal sehen. Auf jeden Fall lässt sich der durch Nici's Abwesenheit „verlorene“ halbe Tag irgendwo wieder einsparen.

Unser Plan war, nach unserer Rückkehr aus der Stadt ein verspätetes Mittagsschläfchen zu halten. Als wir mit allen organisatorischen Akten durch sind, ist es 20 Uhr....

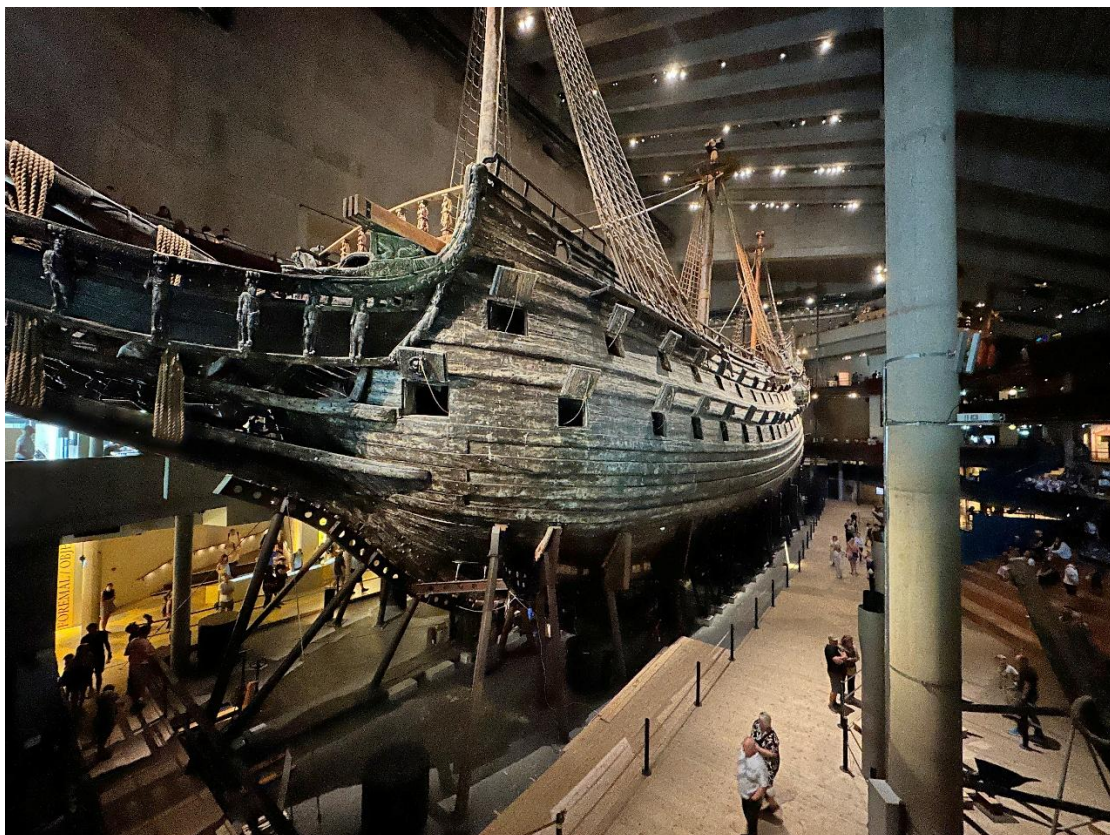
Mittwoch, 23.07.:

Sightseeing, Teil 2 steht für heute auf dem Plan. Wir stehen heute erst um halb sieben, für unsere Verhältnisse richtig spät, auf und beginnen den Tag mit einer ausgiebigen Dusche an Land, was inzwischen für uns eher die Ausnahme ist. Wir haben uns so an unsere Dusche an Bord gewöhnt, dass – wenn überhaupt – nur noch das etwas lästige Trockenputzen des Duschraums stört. Da wir aber beide sehr ordentlich sind, mögen wir darauf auch nicht verzichten, auch wenn man das vielleicht könnte.

Nach dem Frühstück fahren wir mit dem Bus wieder bis zur Station Slussen und steigen dort auf das Pendelfährboot nach Djurgården um. Es hält direkt vor dem Tivoli, der allerdings nicht auf dem Programm steht. Zuerst statten wir dem Hafenmeister im Wasahafen einen kuren Besuch ab, um mit ihm zu klären, ob wir eventuell auch eine Nacht länger bleiben können, ohne zu verholen. Andernfalls müssten wir am Sonntag spätestens um 12 Uhr auslaufen. Da wird Nici aber noch nicht wieder zurücksein, die ich erst gegen 14 Uhr an Bord erwarte.

Unseren über www.dockspot.com reservierten Liegeplatz können wir leider nicht verlängern, man empfiehlt uns stattdessen schon morgen Vormittag zu kommen und dann eine freie „Drop In-Box“ zu nehmen, wo wir so lange liegen bleiben können wie wir mögen.

Danach stehen die Sehenswürdigkeiten Nummer zwei und zehn (Wasamuseum und Abba-Museum) auf dem Programm. Die „Entwicklung“ des Wasamuseums verfolge ich seit 1985 – da war ich zum ersten Mal in Stockholm -, im Abba-Museum war ich erst einmal vor ein paar Jahren mit meiner Exfrau und meinen Töchtern.



Die „Wasa“ beeindruckt mich auch beim vielleicht achten Besuch noch sehr, Nici ist völlig von den Socken. Wenn man sich den 18m hohen Spiegel bei einer Schiffslänge von über alles nur knapp 48m

zwischen den Loten betrachtet, verwundert es wenig, dass dieses stolze Schiff bei mäßigem Wind schon auf seiner Jungfernfahrt nach weniger als einer Seemeile kenterte und sank.

Was jedoch mit der Bergung und Rekonstruktion des nach gut 300 Jahren gehobenen Schiffes geleistet wurde, ist schlichtweg fantastisch.

Leider ist es im Museum ziemlich voll und die vielen Menschen gehen uns ziemlich auf die Nerven. Trotzdem gehen wir – nachdem wir aus dem Wasamuseum herauskommen – gleich weiter zum Abba-Museum, wo wir gegen Mittag ankommen. Vor dem Museum steht eine hundert Meter lange Schlange! Alle paar Minuten gibt es eine Durchsage, dass das Museum für heute „fully booked“ sei und man bestenfalls nach 16 Uhr noch reinkommt.

Das sparen wir uns und machen uns wieder auf den Rückweg nach Saltsjöbaden, wo wir unsere gestern verpasste Mittagsstunde nachholen und uns Abends im Restaurant „Holmen“ eine Riesenportion Krabben und dazu zwei Gläser Bier bzw. Weißwein genehmigen. Auch wenn es mit Abba heute nicht geklappt hat, war es ein toller Tag. Nici ist ganz traurig, dass sie morgen – wenn auch nur kurz – abmustern muss.

Donnerstag, 24.07.2025

Bereits um 06:30 Uhr laufen wir frisch geduscht aus und verholen uns in den Wasahafen, wo wir tatsächlich einen wunderbaren Platz bekommen. Wieder klettert Nici auf den spindeldürren Fingersteg, um unsere Steuerbord-Achterspring auf Slip nehmen zu können. Diesmal fällt sie nicht ins Wasser, bekommt aber trotzdem einen nassen Hintern, weil die Auftriebskörper des Fingerstegs selbst ihre zarten 60 Kilo nicht tragen können.

Nach dem Festmachen und Einchecken frühstücken wir in Ruhe, lassen die Waschmaschine nochmal laufen und gehen dann, natürlich mit vorbestellten Karten und Termin erneut zum Abba-Museum. Wir haben eine Menge Spaß in diesem Museum, es ist unbedingt sehenswert. Eines der Mädels vor dem Eingang verspricht „If you are no Abba-Fan actually, you will be an Abba-Fan after passing the exit door.“ Sie hat wohl recht, wir waren es aber vorher schon.

Leider wird es nun Zeit mich für die nächsten zwei Tage von meiner Liebsten zu verabschieden, was wir an der Straßenbahnhaltestelle mit Knutschen und Winken erledigen. Reichlich kitschig und schmalzig vielleicht, aber uns war danach.

Auf dem Rückweg zum Boot denke ich nochmal über die letzte Etappe nach. Meine Sorge, dass uns die „NYALA“ zu zweit an unsere Grenzen bringen könnte, waren – auch Dank des guten Wetters – unbegründet. Wir haben zu zweit 580 Seemeilen zurückgelegt, von denen wir allerdings 194 Seemeilen motort haben, was überwiegend dem sehr schwachen Wind, zum kleineren Teil den Problemen mit unserem Autopiloten und dem schlecht verarbeiteten Großsegelkopf und den teilweise engen Schärenfahrwassern geschuldet war.

Von den ausführlich beschriebenen Problemen mit der Navigationselektronik und dem Großsegel mal abgesehen, gab es keinerlei erwähnenswerte Schäden oder Macken am Boot. Wir vertragen uns auch nach zwei Monaten ununterbrochenem Zusammensein auf engstem Raum hervorragend. Ich bin sehr glücklich darüber...

Freitag, 25.07.:

Heute ist seit zwei Monaten der erste (und einzige) Tag, an dem ich auf der gesamten Reise allein an Bord sein werde. Ich kann es ruhig angehen lassen, schlafe mich gründlich aus, frühstücke in Ruhe, räume ein wenig unter Deck um und putze auch die ein oder andere Ecke.

Am frühen Nachmittag kommt Oskar von UK Sails vorbei, der das Großsegel repariert hat. Endlich sieht das Kopfbrett so haltbar aus, wie ich mir das vorgestellt hatte. Eine große Anzahl Nieten hält das Segel zwischen den Kopfbrethälften aus Aluminium an seinem Platz, dazu hat Oskar noch drei kräftige Gurtbandverstärkungen angebracht. Das sollte länger halten als der Rest des Segels.



Nun sollte sich das Segel nicht mehr durch das Kopfbrett ziehen. Sehr ordentliche Reparatur von Oskar.

Weiterhin hat er alle sanduhrförmigen Kunststoffbüchsen der Zwischenrutscher mit schmalere Gurtband so fest eingenäht, dass diese nicht mehr von allein herausfallen sollten, diverse kleinere Macken mit passendem Reparaturtape verstärkt, schwarze (statt weiße) Salingpatches aufgeklebt und schicke keilförmige Patches zum Kaschieren der in Mariehamn aufgenähten Patches und einiges an Flickzeug für alle Fälle mitgebracht.

Auch Oskar scheint ein Typ mit Format zu sein, wir verstehen uns auf Anhieb prima und arbeiten zusammen wie ein gut geöltes Uhrwerk. Die Kosten für seine Arbeit übernimmt der Herstellerbetrieb des Segels in der Türkei, die den Mist verbockt haben.

Abends beehrt mich Gustav von der „Moyenne“, einer Sirius 35 DS. Auch Gustav hat mit einer vierköpfigen Crew an der Midsummersail teilgenommen. Bei ihm lief es nicht so gut mit der Crew, schlussendlich war er der letzte Teilnehmer, der aufgegeben hat, weil er das Zeitlimit nicht mehr geschafft hätte. Gustav ist gelernter Koch, hat selbst mal ein Hotel geleitet und ist inzwischen selbständiger Berater in der Hotelbranche. Seine Geschichten aus seiner Berufspraxis sind spannend, machen aber teilweise auch sehr nachdenklich. Offenbar gibt es viele Menschen, die vom Betrieb eines Hotels träumen, aber keinerlei Erfahrung in der Branche gesammelt haben. Da fast immer Immobilien zum Betriebsvermögen gehören, gewähren die Banken hohe Kredite, obwohl fast klar ist, dass die Mächtgern-Hoteliere scheitern werden. Gustav ist dann manchmal die letzte Rettung.

Zuerst essen wir im Restaurant des „Spritmuseums“ (Sprit ist hochprozentiger Alkohol, der in Schweden nur von staatlichen „Systembolaget“-Märkten verkauft werden darf) ein mittelmäßiges Steak, dann trinken wir bei mir an Bord ein paar Cola-Rum.

Kurz nach Mitternacht kommt endlich auch Marta an, deren Flug erhebliche Verspätung hatte. Marta war schon im Vorjahr auf der „Kialoa“ von Trondheim nach Bergen dabei und hat sich dabei nicht nur gut, sondern perfekt bewährt. Die gebürtige Polin unterrichtet in Bremen Deutsch und ist ein ausgesprochen angenehmes Crewmitglied. Stets gut gelaunt, bescheiden und hilfsbereit war sie schon im letzten Jahr ein echter Gewinn an Bord. Ich bin sehr froh, dass sie wieder mit von der Partie ist.

Auch Marta nimmt noch zwei „Absacker“, bevor es nach einem langen Tag auf die Kojen geht.

5. Stockholm – Göteborg

Samstag, 26.07.:

Der Alkohol-Exzess von gestern führte zu einem erhöhten Schlafbedürfnis. Als ich um kurz nach acht – etwa zwei Stunden nach meiner „normalen“ Zeit wach werde, hat Nici schon mehrfach angerufen uns war wohl ein wenig angesäuert, dass ich nicht ans – lautlos gestellte – Telefon gegangen bin. Sie ist schon seit fünf Uhr auf den Beinen und hat erfolgreich auch den neuen 230 V-Backofen halbwegs handlich verpackt.

Nach einem ordentlichen Frühstück mit Rührei und Speck machen Marta und ich uns auf den Weg in die Stadt, um Nici am Bahnhof zu überraschen. Als sie anrief habe ich ihr gesagt, dass ich einen Träger namens Carl für ihr Gepäck organisiert hätte, der sie mit einem Schild mit ihrem Namen drauf am Bahnsteig des Arlanda-Express in Empfang nehmen würde. Dass ich das selbst sein würde hat sie wohl nicht erwartet und ist dementsprechend überrascht, Marta und mich am Bahnhof zu sehen.

Marta begibt sich nach der ersten Begrüßung auf Touristen-Tour mit Gamla Stan, Königlichem Schloss, Nobel- und Wasa-Museum; Nici und ich fahren mit dem Taxi zurück zum Wasahafen, suchen einen Platz für den neuen Backofen und machen einen ausgiebigen Mittagsschlaf.

Zum Abendessen treffen wir – leider vorerst zum letzten Mal – Thomas und Fritzi von der „Marysol“, mit denen wir schon viel Spaß in den letzten drei Wochen hatten. Gemeinsam genießen wir im Wirtshaus „Ulla Winbladh“, einer ganz hervorragenden Adresse in der Nähe des Skansen-Freilichtmuseums ein fantastisches Abendessen. Gegen elf Uhr verabschieden wir uns von der „Marysol“-Crew und gehen auf die Kojen. Morgen wollen wir relativ zeitig los, um auf Utö möglichst noch einen ordentlichen

Liegeplatz zu ergattern. Leider soll es wieder nur sehr leichten Wind und den auch noch zu einem erheblichen Prozentsatz der dreiunddreißig Seemeilen langen Reist dummerweise nur von vorn geben.

Sonntag, 27.07.:

Um viertel vor acht sind wir unterwegs. Wetterwelt hatte dummerweise Recht mit der Wetterprognose. Es ist zunächst sehr flau und als der Wind endlich zunimmt, kommt er aus südlichen Richtungen. Wir müssen die ganze Strecke motoren.

Als wir gegen vierzehn Uhr in den Hafen von Utö kommen, freue ich mich zunächst. Es ist gar nicht so voll wie ich dachte. Allerdings sind alle „guten“ Plätze auf der Ostseite des Hafens entweder schon belegt oder reserviert.



Blick über den Hafen in das Budendorf von Utö. Hier fehlt es an (fast) nichts...

Wir machen dann auf der flacheren Westseite des Hafens mit Heckanker fest und haben Glück, dass wir einen der wenigen ausreichend tiefen Liegeplätze ergattern können. Nach dem Festmachen und Aufklaren gehen wir ins Dorf und besuchen den vielleicht 80 Quadratmeter großen „Supermarkt“, der

aber recht gut sortiert ist. Wir konnten sogar eine Kastenform für unseren neuen Backofen erstehen, in dem Nici bereits unterwegs einen Stuten und ein Vollkornbrot gebacken hat.

Am späten Nachmittag hole ich mir die neueste Wetterprognose aus dem Internet und muss leider zur Kenntnis nehmen, dass wir auch morgen wieder mit Flaute zu rechnen haben. Es soll südliche, später südöstliche „Winde“ mit ein bis zwei, in Böen zwei bis drei Beaufort geben. Mist verdammter, schon wieder Motorfahrt! Trotzdem werden wir morgen einen langen Schlag machen müssen, weil es am Dienstag zumindest bis Mittag kräftig regnen soll.

Also steht für morgen Arkösund (55 sm) auf dem Programm. Am Dienstag haben wir dann nur noch 22 Seemeilen bis Mem und ein paar mehr bis Söderköping, wo wir dann hinwollen. Auslaufen ist für 06:00 Uhr geplant.

Während ich die Routen für die nächsten Tage in den Plotter „klöppele“, machen sich die Mädels zum Schwimmen auf der anderen Seite der Bucht auf. Es ist toll, wie sich die beiden Damen verstehen. Ich hatte von vorn herein ein sehr gutes Gefühl bei der Crewauswahl für den Göta-Kanal. Schön, dass ich mich nicht getäuscht habe.

Zum Abendessen kochen die Ladies Tagliatelle mit Lachs und Spinat. Lecker....

Montag, 28.07.

Um fünf Uhr klingelt der Wecker, um halb sechs ziehen wir uns ohne die laute Hilfe des Bugstrahlruders – was wir bei der vorherrschenden Flaute ohnehin nicht benötigen – aus unserer Box und holen Hand über Hand den etwa fünfundzwanzig Meter hinter dem Heck ausgelegten Heckanker auf, an dem ein übel zäher Schlick hängt, der nur schwer mit Wasser und Schrubber zu beseitigen ist. Als wir fertig sind sehen unsere Klamotten und das Cockpit aus wie nach einer Runde Schlammcatchen. Ab in die Waschmaschine mit den Klamotten und dann unter die Dusche und den Schlauch ins Cockpit.

Den ganzen Tag über weht der Wind nur mit maximal fünf bis sechs Knoten, meist aber nur mit weniger als vier Knoten und die auch noch aus nördlichen Richtungen. Da die Wettervorhersage ja für morgen miserabel ist, entschließen wir uns, nicht nach Arkösund, sondern gleich bis Mem zu fahren.

Kurz jagt mir der Autopilot einen Schreck ein, der – immer wenn man die Wegepunktsteuerung aktiviert – statt auf den nächsten lieber auf den letzten Wegepunkt zurückhalten möchte. Aber es liegt nicht am Autopiloten, sondern ausschließlich an meiner eigenen Dummheit. Einfach am Plotter „Wegepunkt überspringen“ klicken und schon klappt alles wieder.

Nach zwölf Stunden Motorfahrt machen wir kurz an der Bootstankstelle in Stegeborg fest, wo wir unserem braven Jockel nochmal 76 Liter „biofreien Marinediesel“ gönnen, damit er uns auch möglichst mit dieser Tankfüllung bis Göteborg schieben kann.

Kurz vor dem Tankstopp hat uns ein komisch aussehender Motorkahn namens „Ocean Seeker“ mit gewaltiger Hecksee so knapp überholt, dass wir so richtig durchgerüttelt wurden. Bei den beiden vor uns fahrenden Schweden nimmt der Kutscher von dem Ungetüm deutlich Gas weg und hält mehr Abstand.

Wir treffen ihn nach dem Anlegen in Mem wieder, wo der Mistkerl schon die erste Schleuse passiert hat. Ich frage nach dem Kapitän und bedanke mich bei ihm für das „rücksichtsvolle“ Überholmanöver und

die ungleiche Behandlung seiner Landsleute. Dafür hat er nur ein höhnisches Lachen übrig. Was für ein Arschloch!



Abendstimmung in Mem

Dienstag, 29.07.:

Der Götakanal empfängt uns mit strömendem Regen. Schon in der Nacht bin ich aufgestanden um die Luken bis auf einen Spalt zu schließen und bei Marta, die tief und fest schlief, zumindest das Fenster über dem Kleiderschrank zu schließen, durch das es reinregnete.

Wir beschließen, nach dem Frühstück nach Söderköping zu verholen, weil wir dort erstens besser liegen und zweitens einkaufen können. Nach dem Frühstück checke ich beim Kanalkontor ein, erhalte unsere Unterlagen und bereits um 09:15 Uhr fahren wir in die erste Schleuse des diesjährigen Kanaltrips.

Bis Söderköping sind es noch zwei weitere Schleusen, die bei meinen Ladies schon einen sehr deutlichen Fortschritt in den Manöverabläufen bringen. Die Damen sind stolz auf sich selbst und ich bin stolz auf die Damen, auch wenn noch nicht alles perfekt rundläuft; aber wir haben ja auch noch 55 Schleusen zum Üben...

Am frühen Nachmittag hört der Dauerregen zum Glück auf, wir können endlich auch an Landgang denken. Vorher möchte ich aber noch unseren letzten – noch nicht aufgepumpten – Fender finden, den

wir irgendwo auf dem Boot versteckt haben. Nici vermutet ihn unter dem Kopfende unserer Vorschiffskoje oder aber in der Segellast. Ich glaube, dass wir ihn (wie auch seinen Kollegen) in die begehbare Backskiste gestaut haben.

Beide Vermutungen sind falsch. Nach schweißtreibender Suche überlegen wir, wo das Ding sonst noch sein könnte und irgendwann fällt Nici ein, dass sie den Fender unter Martas Koje verstaut hat. Immerhin ist er da.

Die Mädels machen ein wenig Shopping, während ich mich über die Details der beiden nächsten Tagesetappen belese. Außerdem essen wir ein Eis und gehen am Abend im Kanalkrogan – vis a vis von unserem Liegeplatz. Das Essen ist zwar schmackhaft, die Portionen ähneln aber eher Kindertellern, nichts für reelle Macker...

Mittwoch, 30.07.:

Heute lacht wieder die Sonne vom Himmel und lässt uns um 08:45 Uhr mit bester Laune in unseren zweiten Kanaltag starten. Die Wartezeit vor der ersten Brücke ist kurz, in unserem Kielwasser folgen vier Segelyachten, von denen drei unsere potentiellen „Schleusen-Kumpanen“ des heutigen Tages werden.

Wir legen als erste Steuerbord vorn in der Schleuse an, neben uns macht die etwa achteinhalb Meter lange „Jütte“ (Name geändert) fest bzw. versucht es. Das zum Boot gehörige „Personal“ bestehend aus dem Eigner und seiner Frau hat die Lage überhaupt nicht im Griff, verheddert sich ständig in viel zu langen Leinen, belegt diese viel zu weit auseinander und ist weder in der Lage einen Palstek zu machen, noch die Achterleine ordentlich zu belegen, geschweige denn die Vorleine ordentlich steif zu halten.

Ständig motzt der Skipper sein Kahnweib an, obwohl dieses überwiegend gar nicht an den Fehlern des Alten beteiligt ist. Nach drei Schleusungen geht uns das von den beiden verzapfte Chaos so auf den Wecker, dass wir beschließen im Asplangen-See das Weite zu suchen, was zum Glück auch gelingt. „Jütte“ und die beiden anderen Schleusenpartner fallen zurück und schon in der nächsten Schleuse liegt nur noch ein schwedisches Motorboot mit einer sympathischen Familie hinter uns. Wir sind heilfroh, die Chaoten los zu sein.

In Norsholm biegt die Motorquatze ab, um Diesel zu bunkern. Nach Passieren der Niveau-Schleuse Norsholm nebst der zugehörigen Eisenbahnbrücke geben wir etwas mehr Gas und erreichen um 16:30 Uhr den Fuß der Carl-Johann-Schleusentreppe in Berg. In der fünften Stufe liegen zwei Segler, die bergwärts schleusen.

Wir setzen Marta ab, damit sie sich beim Schleusenmeister erkundigen kann, ob wir – trotz vorgerückter Stunde - noch die siebenstufige Schleusentreppe aufwärts geschleust werden. Kein Problem, aber erst müssen die beiden Segler ganz hoch, dann ein Motorboot runter und erst dann sind wir dran.

Diesmal ist ein holländisches Pärchen mit einer Thurö 34 neben uns, weil eine viel schmalere Rethana 27 (ein furchtbar hässliches Boot in mäßigem Pflegezustand) partout nicht an Backbord festmachen will. Die Thurö und wir passen gerade so nebeneinander in die Schleuse. Auch die Besatzung der Rethana aus Franken ist nicht gerade besonders geschickt im Umgang mit den Leinen, auf dem Brombachsee gibt es ja auch keine Schleusen...

Um 19:00 Uhr haben wir nach zehn Stunden, sieben Brücken, 19 Schleusen und nur 27,5 Seemeilen den „Berg“ erklommen und hatten keine nennenswerten Problemchen, geschweige denn ernsthaft haarige Situationen. Die Crew ist mittlerweile sehr gut eingespielt, was ich super finde.



In der Mitte der Schleusentreppe von Berg



Der Kanaldampfer „Juno“ darf auch nachts in die Treppenschleuse von Berg

Donnerstag, 31.07.:

Unser Plan, mit der ersten Schleusung weiter aufwärts Richtung Ljungsbro zu gelangen geht heute morgen leider nicht auf. Ein paar andere Boote haben sich vor uns an der Schleuse aufgereiht. Wir hätten zwar noch irgendwie mit in die erste Schleuse gepasst, hätten dazu aber Fender und Leinen umbauen müssen. Da warten wir lieber ein wenig und nehmen die zweite Schleuse. Ein Fehler, wie sich später herausstellt, weil wir nach dem Passieren der ersten Doppelschleuse den hinter uns kommenden Kanaldampfer „Wasa Lejon“ überholen lassen müssen.

Von Berg Övre aus gilt es zunächst vier Doppelschleusen zu passieren, bevor es dann längere Zeit durch gewundene und enge Kanalabschnitte mit gefühlt ungezählten Straßenbrücken geht, die größtenteils direkt hinter kaum einsehbaren Kanalbiegungen liegen. Meist gelingt das Aufstoppen aber auch ohne eingelegten Rückwärtsgang noch.

In Borenhult müssen wir ebenfalls eine halbe Stunde warten, bevor wir in die handbediente Schleuse vor dem viel fotografierten „Göta Hotell“ einfahren dürfen.

Die nächste Wartezeit ergibt sich dann nach der Querung des Borenses – wie immer bei Flaute unter Motor - vor der Schleusentreppe in Borensberg. Als wir im Vorhafen der Schleuse festmachen, wird eine

einige Yacht hochgeschleust, die sich gerade in zweiten von fünf Kammern befindet. Im Anschluss wird ebenfalls eine einzige Motoryacht runtergeschleust, bevor dann um 17:15 Uhr drei und zwei Yachten aufwärts geschleust werden.

Um viertel nach sechs sind wir oben, aber noch nicht am Tagesziel, das eigentlich der am Vätternsee gelegene Hafen von Motala sein sollte. Da nun aber „Feierabend“ im Kanal ist, kommen wir nur bis zur Motala-Verkstad, einer sehr schönen alten Industriebrache. Motala Verkstad war mal einer der größten schwedischen Arbeitgeber mit einer unglaublichen Fertigungstiefe. Hier wurden Schiffe, Kräne, Brücken, Lokomotiven, Kühlschränke, aber auch medizinisches Gerät gefertigt. Bis vor zwei Jahren gab es dazu ein schönes und sehr informatives Industriemuseum, was aber wohl nach einem Hochwasser geschlossen wurde.



Ein Teil des schönen alten Gebäudekomplex der Motala Verkstad

Nach dem Anlegen vor dem Werkstad-Gebäude machen wir einen kleinen Landgang auf die andere Kanalseite und treffen im Café Malboden Netti und Wim, unsere Schleusenkumpanen der letzten beiden Tage. Wir essen eine Kleinigkeit zusammen und nehmen bei uns an Bord noch einen Absacker.

Die beiden wollen morgen nach Vadstena, wir mit einem Zwischenstop in der Marina Motala weiter nach Forsvik. Wir hoffen die beiden äußerst sympathischen Holländer, die ihren ständigen Liegeplatz in Sonderborg – und nicht wie zu erwarten in Zeeland oder am IJsselmeer – haben, nochmals im Kanal zu treffen.

Auch heute haben wir wieder vierzehn Schleusen und elf Brücken „abgehakt“, jetzt kommt nur noch eine Bergschleusung in Forsvik, dann geht es wieder bergab.

Freitag, 01.08.:

Heute sieht es nach Regen aus, den aber noch kein von uns gesehener Wetterbericht prognostiziert. Ich bin nicht sicher, ob ich dem Wetterbericht oder meinen Augen trauen sollte und entschieße mich schließlich für die zweite Option. Deshalb mache ich mich um acht Uhr mit dem Fahrrad auf den Weg zum Supermarkt, um für die nächsten Tage ein paar Dinge einzukaufen.

Zurück an Bord meldet Nici, dass sie sich wohl gestern einen Magen-Darm-Infekt eingefangen hat. Trotzdem laufen wir um kurz vor neun aus, passieren ein paar Brücken und die Niveauschleuse in Motala und sind nun im Vätternsee angekommen.

Die Mädels machen einen kurzen Stadtrundgang; wie zu erwarten sind sie nicht begeistert von Motala. Anschließend gehen wir gemeinsam in das kleine, aber feine und sehr schön arrangierte Motormuseum, wo ein Privatmann nicht nur eine beeindruckende Oldtimer- und Motorensammlung, sondern auch ein Hotel betreibt. Die Mädels sind begeistert von so viel Nostalgie und freuen sich, dass ich sie in das Museum gelockt habe.

Um viertel vor zwölf laufen wir wieder aus und müssen auch den Vätternsee – wen wundert es wohl – wegen Flaute erneut unter Maschine queren. Auf der Westseite des Sees müssen wir in Carlsborg eine Viertelstunde vor der Straßenbrücke warten, bevor wir weiter Richtung Forsvik tuckern können.

Nun beginnt der (jedenfalls aus meiner Sicht) schönste Teil des Kanals. Die Schleuse in Forsvik ist die größte und älteste des Kanals und hat leider keine gemauerten Wände, sondern furchtbar rauhe, gesprengte Wände. Hier und da gibt es tiefe Kuhlen und spitze Grate in der Wand, an denen die Fender beim Aufschleusen hängenbleiben oder sogar aufgeschnitten werden könnten.

Zum Glück sind wir ganz allein in der Schleuse und können uns daher eine halbwegs günstige Position an der rauhen Wand aussuchen. Außerdem ist der Schleusenmeister einer von der eher vorsichtigen Sorte und erspart uns mit langsamen Füllen der Schleuse Schweißperlen und Sorgenfalten auf der Stirn.

Nach dem Auslaufen aus der Schleuse kommt ein wirklich enges und gleichzeitig gewundenes Kanalstück mit Holzleitbalken, an denen die Passagierschiffahrt offensichtlich regelmäßig längsschrammen. Ich ziehe still den Hut vor den Kapitänen der Kanaldampfer und freue mich, dass wir auf beiden Seiten wenigstens einen halben Meter Platz haben.

Just während der Passage dieser Engstelle ruft Nici's Bruder an, um mit Nici den Beisetzungstermin für ihren gestern friedlich entschlafenen Vater abzustimmen. Nicht gerade der passendste Moment für eine schnelle Entscheidung.

Die Teilnahme an der Beisetzung, die mir sehr am Herzen liegt, ist logistisch durchaus eine Herausforderung, weil wir – sobald der Termin feststeht – von irgendeinem Hafen aus nach Hause müssen. Dabei muss der Hafen so ausgewählt werden, dass man sein Boot auch bei schlechtem Wetter für mindestens drei Tage unbeaufsichtigt liegen lassen kann, eine möglichst gute

Verkehrsanbindung zum Flughafen (möglichst mit Direktflügen nach Düsseldorf) hat und last but not least sollte der Hafen auch in die Terminplanung des restlichen Törns passen sollte.

Da Nici's Angehörigen gerade beim Bestatter sind, benötigen sie eine möglichst sofortige Entscheidung. Ich sage zu, dass wir das schon irgendwie hinbekommen. Gleichzeitig beginnen sich in meinem Hirn die Zahnräder zu drehen.

Welche Flughäfen kommen in Frage? Göteborg scheidet wahrscheinlich aus, weil wir dann schon weiter südlich sein wollen. Ålborg liegt eigentlich zu weit ab von unserer Route und bietet keine Direktverbindungen, auch Århus ist nicht wirklich ideal, bleibt eigentlich nur Kopenhagen übrig.

Der Nachteil von Kopenhagen ist, dass wir dann einen ziemlich großen Umweg über Mön fahren müssen, weil wir mit der „NYALA“ nicht durch den Bogestrøm passen, weil eine Durchfahrt mit unserem Tiefgang nur bei sehr hohem Wasserstand möglich wäre.

Die richtige Entscheidung benötigt Zeit, um eine sorgfältige Abwägung aller Vor- und Nachteile treffen zu können. Die Alternativroute sieht weniger Hafentage an der westschwedischen Küste, in Skagen und auf Anholt vor, und verlagert die Route vom großen Belt in den Öresund und das Smålandsfahrwasser südlich von Seeland.



Wunderschöner Liegeplatz oberhalb der Schleuse in Forsvik

Abends grillen wir auf dem Steg Dorschfilets und Rinderspieße, dazu gibt es Backofenkartoffeln und Salat. Während der Zubereitung poliert Marta die beiden durch das Vorbeischrammen an einem Schleusentor schwarz gewordenen Fender wieder sauber und ich den Rumpf.

Zum Essen trinken die Mädels ein wenig Wein, der bei beiden seine Wirkung tut.

Sonntag, 02.08.:

Heute steht der landschaftlich schönste, teilweise aber auch anspruchsvollste Teil der Kanalpassage an. Direkt nach dem Auslaufen müssen wir zunächst den Billströmen, dann den Spetnäs kanal passieren. Beide Teile sind nur 12 m breit und in den Granit gesprengt, hier können sich nicht einmal Sportboote begegnen.

Wegen der Enge müssen vor der Einfahrt in diese Nadelöhre Schallsignale mit dem Horn gegeben werden. Westgehend zwei- bzw. dreimal lang, ostgehend zweimal lang, einmal kurz bzw. im Spetnäs kanal einmal lang. Ostgehender Verkehr hat Vorrang vor westgehendem.

Da ich mein Handnebelhorn nicht finde, muss ich per Trial-and-Error herausfinden, wie die Nebelhorn-Funktion meines – mit dem Horn an der Saling gekoppelte – UKW-Funkgerätes betätigt wird, was zum Glück schnell geht.

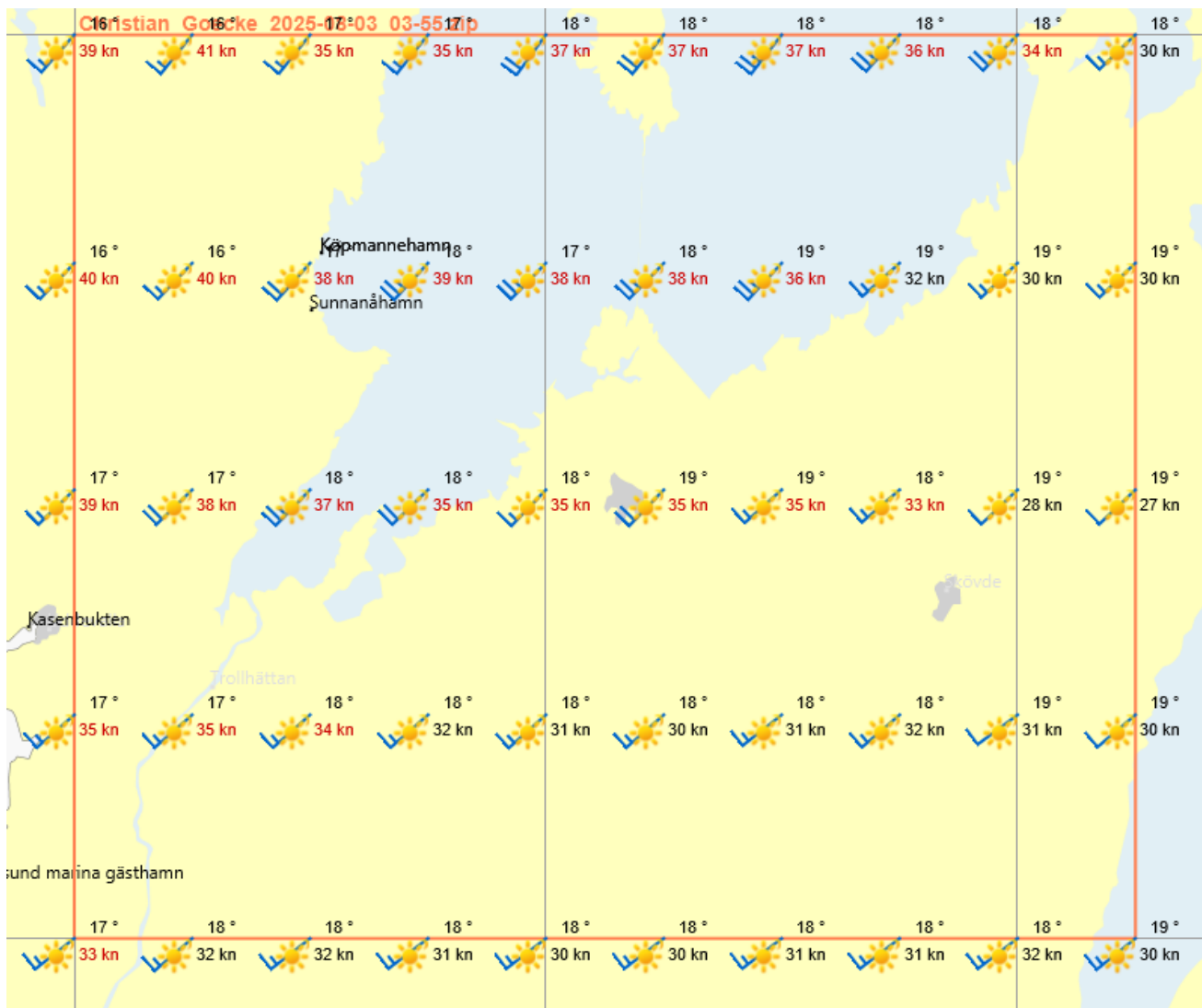
Problemlos passieren wir die Engstellen, fahren über den wunderschönen Vikensee und kommen schließlich zur Schleuse Tåtorp, wo es zum ersten Mal abwärts geht. Kein Vergleich zu dem doch anspruchsvollen Aufschleusen; kein wild einströmendes Wasser mit Gischt bis ins Cockpit, keine unter viel Last stehenden Leinen, kein Stress. Das Wasser strömt friedlich aus der Schleuse und man kann einfach weiterfahren. Prima!

Wider Erwarten kommen wir auch in Töreboda zur richtigen Zeit an und können ohne Wartezeit die Eisenbahnbrücke und die Straßenbrücke, die nur stündlich (aber nicht um 12, 13 und 16 Uhr) öffnet, passieren. Statt wie geplant im recht öden Töreboda zu übernachten, fahren wir noch bis Hajstorp, nur wenige Kanalkilometer weiter, und machen dort fest. Wieder ein sehr friedlicher und gemütlicher Ort, diesmal aber mit Strom, Wasser und Dusche....

Die am Abend aus dem Internet gesogene Wetterprognose hat leider bestätigt, was mir meine innere Stimme schon heute Mittag gesagt hat. Fahr weiter, Seemann, es könnte schlechteres Wetter kommen! Tatsächlich wird es morgen und am Montag noch einigermaßen handige Bedingungen, am Montag spätestens ab Mittag aber schon strammen Südwestwind geben. Für Dienstag sind dann stürmische Böen bis 38 Knoten aus Südwest, also genau auf den Kopf angesagt.

Mist, wir hätten mit Sjötorp weiterfahren sollen. Allerdings wäre das auch nicht so einfach gewesen, weil dort zumindest ein Kanalabschnitt wegen einer Schwimmveranstaltung – ja die gab es tatsächlich – ab sechzehn Uhr gesperrt worden ist.

Geplant war, dass wir uns morgen mit meinem Eissegelfreund Dideric und seiner Frau Alexandra in Sjötorp treffen wollten. Dafür hätte Nici sogar noch einen von ihren leckeren Apfelkuchen gebacken. Jetzt bringt uns nur absagen und mal wieder umplanen weiter...



Die Windprognose für Dienstag verheißt nichts Gutes....

Nachdem Studium des Havneguiden für den Vänernsee beschließen wir den folgenden Plan:

- Morgen mit der ersten Schleuse Richtung Sjötorp
- Kein Stopp in Sjötorp, kein leckerer Fisch, kein Treffen mit Dideric und Alexandra
- Schnellstmöglich nach Spiken am östlichen Ausgang des Ekens Skärgård
- Montag beim ersten Büchsenlicht durch den Ekens Skärgård und dann wahrscheinlich nur zur Hälfte Kreuz nach Vänersborg
- Dienstag Hafentag in Vänersborg
- Mittwoch weiter nach Trollhättan Nedre

Sonntag, 03.08.:

Auch ohne Wecker kommen wir zeitig aus der Koje, gehen an Land schön Duschen und kreisen nach einem guten Frühstück bereits um viertel vor neun vor der Schleuse herum. Um 13:30 Uhr laufen wir gemeinsam mit der „Donnerkeil“ in die letzte Schleuse des Kanals ein. Netti und Wim haben wir auch noch kurz in Sjötorp getroffen. Die beiden hatten aber Bedenken wegen Gewittern am Nachmittag und wollten deshalb nur nach Mariestad.

Familie Richter mit der „Donnerkeil“ lässt sich von uns inspirieren und macht sich ebenfalls auf den Weg nach Spiken. Hoffentlich bekommen wir dort einen Liegeplatz. Während wir direkt nach dem Auslaufen aus der Rinne nach Sjötorp die Segel setzten, brummt Thomas leiber unter Maschine weiter. Zugegebenermaßen lassen auch wir zeitweilig den Diesel mitlaufen, weil einfach zu wenig Wind zum Segeln ist.

Nach Passieren des Brommösundes haben wir einen Anlieger mit einem Schrick drin und laufen nun auch „by fair means“ mit sechs Knoten auf den Ekens Skärgard zu. Es ist ein so tolles Gefühl nach anderthalb Wochen nur unter Motor endlich mal wieder Ruhe genießen zu können und trotzdem voran zu kommen.

Unser Glück hält allerdings nicht lang, erst gibt es ein paar Regenschauer und dann backt der Wind wieder komplett ab; sehr ägerlich. Eine Stunde später kommt die nächste Schauerböe, diesmal mit 30 Knoten von vorn. Gut, dass wir die Segel schon unten hatten.

Um viertel vor sechs tasten wir uns nordöstlich von Schloss Lackö in das Fahrwasser durch den Ekens Skärgard und biegen aber schon nach einer Seemeile wieder nach Süden ab, wo wir um 18:15 Uhr in Spiken festmachen.

Das Abendessen nehmen wir in einem Schnellrestaurant das Abendessen ein. Es gibt Krabben-, Lachs und Kebap-Pizza. Kein kulinarisches Highlight, macht aber satt.

Die Wettervorhersage für die nächsten Tage sieht gar nicht gut aus. Am frühen Montagmorgen soll der noch leichte Wind von Südost auf Südwest drehen und langsam auffrischen. Für Dienstag sind ab Mittag Gewitter und über den ganzen Tag Böen mit bis zu 43 Knoten für den südlichen Teil des Vänersees und den Göta Älv angesagt. Auch am Mittwoch soll es noch tüchtig aus Südwest wehen. Es wird also höchste Zeit zügig nach Süden zu kommen.

Deshalb soll es morgen früh schon um halb fünf losgehen. Dementsprechend früh geht es auf die Kojen.



Im Spetnäskanal müssen Schallsignale gegeben werden...



Kanaldampfer „Diana“ auf dem wunderschönen Vikensee

Montag, 04.08.:

Um halb fünf ist es ausreichend hell um die Tonnenfarben rot und grün einigermaßen unterscheiden zu können. So leise wie es geht schleichen wir uns aus dem Hafen. Die „Donnerkeil“ von Thomas und Judith folgt mit geringem Abstand in unserem Kielwasser.

Mit höchster Konzentration und teilweise auf drei Knoten reduzierter Fahrt tasten wir uns durch den landschaftlich wunderschönen, aber navigatorisch durchaus anspruchsvollen Ekens Skärgård. Nach fünf Seemeilen sind wir im freien Wasser und setzen die Segel. Da unsere Windanzeige ja wieder tot ist, können wir den Wind nur schätzen, es dürften so etwa 8 – 10 Knoten sein, die uns mit halbem Wind und sechs bis siebeneinhalb, in den Böen auch mal mit acht Knoten gen Vänersborg schieben.

„NYALA“ freut sich offensichtlich, dass das Rütteleisen in ihrem Bauch endlich mal wieder Ruhe gibt. Wie versprochen dreht der Wind langsam rechts, die Schoten müssen sukzessive immer dichter genommen werden. Unser Timing war aber immerhin so gut, dass wir bis zwei Meilen vor der Dalbobron tatsächlich segeln können. Dann bergen wir die Tücher und machen sie direkt sturmfest, also die Persenninge drauf.



Im ersten Büchsenlicht geht es durch den Ekens Skärgard



Die nun folgenden paar Seemeilen werden ein wenig nervig, weil wir immer wieder vor irgendwelchen Brücken längere Zeit auf die Öffnung warten müssen. Besonders nördlich der Eisenbahnbrücke in Trollhättan müssen wir eine ganze Stunde pausieren. Das wäre nicht so schlimm gewesen, wenn uns der Brückenwärter nicht erst nach einer Dreiviertelstunde gesagt hätte, dass die nächste Öffnung erst um 12:40 Uhr zu erwarten ist, eine weitere halbe Stunde nach unserem schon endlosen Lauern bei dem dauernd gezeigten Lichtsignal „Die Öffnung wird vorbereitet“...

Vor einer weiteren Straßenbrücke im Zentrum von Trollhättan dann die nächste Pause, diesmal regnet es auch noch in Strömen. Hier dürfen wir ebenfalls erst nach einer guten halben Stunde passieren. Ein paar der mitlaufenden Yachten biegt in die kleine, aber zentrumsnahe Marina ab. Das ist gut so, weil im winzigen Hafen von Trollhättan Akersjön kein Platz für viele größere Boote ist.

Wir lassen uns nicht entmutigen und machen um 14:15 Uhr längsseits einer dänischen X412 aus Kopenhagen fest. Der sehr nette Eigner freut sich, dass auch ich schon an die Vorbereitung auf Starkwind denke und zusätzliche Leinen nach Luv ausbringe, um seine Fender zu entlasten.

Eine halbe Stunde später kommt Marta's Nichte Sylvia mit ihrer Lebenspartnerin Kenzie zu Besuch. Die beiden jungen Damen heiraten am 23. August. Es gibt ein Kaffeetrinken mit frisch an Bord gebackenem Kuchen und Schlagsahne. Zum Abendessen fahren wir mit dem Auto der Damen in die Stadt und essen köstlich und sehr preiswert im „Indian Palace“.

Schon beim Essen müssen wir regelmäßig gähnen, wir haben alle schon mindestens 16 Stunden auf der Uhr. Auf dem Rückweg zum Hafen machen wir noch einen Zwischenstopp beim Coop-Markt auf dem Weg, weil es auf Akersjön keinen Supermarkt gibt. So komfortabel hatten wir es auf dieser Reise seilten mit dem Einkauf. Wir müssen nur einmal über die Schleuse laufen und sind mit unseren Einkaufstaschen an Bord.

Dienstag, 05.08.:

Heute gibt es nicht viel zu berichten. Ein relativ ereignisloser Hafentag in Trollhättan, weil wir bei angesagten Sturmböen mit 42 Knoten nicht ans Auslaufen denken.

Wir schlafen uns gründlich aus, frühstücken sehr ausgiebig und duschen in den wenig attraktiven Hafen-Duschen – je eine pro Geschlecht. Nici und Marta haben Glück und können sofort in die Dusche, ich habe leider einen Schönling in den Mittvierzigern vor mir, der mich gute zwanzig Minuten warten lässt. Keine Ahnung, ob er diverse benutzte Pflaster auf dem Boden liegengelassen hat oder einer seiner Vorgänger, wirklich einladend ist die Dusche jedenfalls nicht. Morgen dusche ich an Bord, so viel ist schon sicher.

Nici muss nach unserem späten Frühstück ein wenig für Ihren Sohn arbeiten und außerdem wollen sich die Damen auf den Weg zu den Wasserfällen machen, die angeblich täglich um 15 Uhr geöffnet werden. Sie laufen tatsächlich das ausgetrocknete Flusstal hinauf bis zu der Stelle wo man – wenn die Schütze in der künstlichen Staumauer geöffnet werden – am besten das mit beeindruckender Macht durch das Tal schießende Wasser (es waren mal 900 Kubikmeter pro Sekunde) beobachten kann.

Inzwischen wird das Wasser durch das etwas tiefer gelegene Olidan-Wasserkraftwerk geleitet, was mit dreizehn Turbinensätzen eine Maximalleistung von immerhin 130 Megawatt erzeugen kann. Es ist zwar schade um das schöne Naturschauspiel, aber immerhin steht ein aus solidem schwedischen Granit gebautes, architektonisch anspruchsvolles Industriedenkmal am Fluss in dem sauberer Strom in rauen Mengen erzeugt wird.

Die Mädels haben Pech, die Schütze bleiben zu und das Flusstal ausgetrocknet. Trotzdem kommen sie vom vielen Regen zwar pudelnass, aber glücklich zurück.

Zum Abendessen gibt es Dorschfilets satt mit Salzkartoffeln, Butter- und Senfsauce, ein kleines Festmahl. Danach spielen wir zu dritt UNO und haben einen viehischen Spaß dabei. Marta gewinnt überwiegend und Nici und ich ziehen uns dumm und dämlich an Karten, die nicht zu gebrauchen sind, bis auch schlussendlich einer von uns alle Karten ablegen kann.

Die Wettervorhersage von 18 Uhr verspricht auch für morgen noch Starkwind mit stürmischen Böen, also werden wir auch morgen noch in Trollhättan bleiben. So bleibt uns wenigstens Zeit für das Kanalmuseum.

Mittwoch, 06.08.:

Zweiter Sturm- bzw. Starkwindtag in Trollhättan. Heute gehen wir nach dem Frühstück ins Kanalmuseum und verträdeln den Rest des Tages. Die einzig anstehende Arbeit ist das Verholen aus dem Päckchen an einen frei gewordenen Platz an der Pier, wo wir auch unsere Wassertanks nochmal bis zum Rand auffüllen.

Am Nachmittag gibt es ein kleines Oldtimertreffen in der Schleusenregion, was durchaus sehenswert ist. Viele der Autos sind zwar dilettantisch im „amerikanischen Stil“, also mit miesen Spaltmaßen und zentimeterdickem Spachtel „restauriert“, aber trotzdem sehr cool. Mir haben es vor allem ein alter Ford, mehrere Volvos (Buckel und Amazonas) sowie ein paar richtig tolle amerikanische Heckflossen angetan.

Am Abend spielen wir wieder UNO, diesmal gewinnt Nici, Marta wird zweite und ich verliere. Egal, lustig war es trotzdem...

Donnerstag, 07.08.:

Wie besprochen machen wir uns um kurz vor halb neun auslaufklar, die Boote hinter uns sind ebenfalls schon startklar. Ich lasse den Diesel an, um ihn schon ein wenig warmlaufen zu lassen, was heute wirklich ein Glücksfall war. Er geht nämlich plötzlich aus und im Bedienpanel erscheint eine Meldung „Wasser im Kraftstoff“. Das kenne ich noch von der Atlantiküberquerung mit der 46er Swan „Rarotonga“ vor vielen Jahren. Da hat sich dann wohl so viel Kondenswasser im Wasserabscheider gesammelt, dass dieser mal entleert werden muss, was schnell gemacht ist. Danke ich zumindest (fälschlicherweise)...

Also ran an die Separ-Vorfilter unter den Bodenbrettern, Behältnis darunter und Wasser ablassen. Danach erneuter Startversuch. Nix, der Anlasser dreht fröhlich, aber der Motor springt nicht an. Was ist da los? Den Motor entlüften und Kraftstoff vorpumpen sollte nun helfen und ist ebenfalls schnell gemacht, nachdem ich kurz ins Manual gesehen habe.

Nützt auch nichts! Wie kann denn so viel Wasser im Diesel sein?

Da fällt mir siedend heiß ein, dass ich gestern Trinkwasser gebunkert habe. Auf der Steuerbordseite sehe ich das Malheur, rund um den Diesel-Einfüllstutzen ist das Deck feucht und riecht nach Diesel. Verdammter Mist! Zum Glück war ich das selbst und kann meine Wut über so viel Doofheit nur an mir selbst ablassen, was ich auch ausgiebig tue. Sowohl Marta wie auch Nici sehen sich zwar ein wenig in der Mitverantwortung, weil Nici den Schlauch in den (von MIR geöffneten) Einfüllstutzen gesteckt hatte und Marta weil sie schon gestern der Meinung war, dass es an Deck nach Diesel riechen würde.

Das ist aber Quatsch. Für diesen Mist bin ich ganz allein verantwortlich. Was bin ich bloß für ein Volltrottel!

Da die Dieseltanks noch zu etwa 70% gefüllt waren und nun etwas über 90 % anzeigen, müssen sich etwa 60 Liter Wasser auf beide Tanks verteilt haben. Was für eine Scheiße, nun müssen etwa 270 Liter Wasser-Dieselmischung abgesaugt und separiert oder entsorgt, beide Tanks gereinigt und alle Kraftstofffilter gewechselt werden. Das wird teuer, wenn ich hier überhaupt jemanden finde, der mir kurzfristig helfen kann.

Ein Anruf bei Yanmar in Schweden hilft ein Stück weiter. Ich erhalte drei Telefonnummern von Servicebetrieben, die mehr oder weniger in der Nähe von Trollhättan sind. Leider erreiche ich bei keinem Servicepartner überhaupt jemanden. Weiterer Anruf bei Yanmar, Daniel – der Supportmann – will selbst rumtelefonieren und sich melden.

Eine halbe Stunde später telefoniere ich mit Emil aus Stenungsund, der sich erstmal köstlich über mein Missgeschick amüsiert. Immerhin will er schon mal den Motortyp und den Vorfiltertyp wissen. Mit diesen Informationen will er seine Kollegen befragen, was man wie tun könnte. Außerdem soll Yanmar sich dazu äußern, was alles am Kraftstoffsystem (Einspritzanlage) zu tun ist. „I call you back soon“, verspricht Emil.

Als er sich nach einer Stunde nicht gemeldet hat, rufe ich ihn wieder an. Seine Aussage:

„Ja, das wird leider keine schnelle Reparatur. Wenn Du die Garantieansprüche behalten willst, müssen die Hochdruckpumpe (wahrscheinlich die Einspritzpumpe) und einige andere Teile ersetzt werden. Die erforderlichen Ersatzteile müssen wir zum Teil in Japan bestellen. Das wird zwei, drei Wochen dauern. Vor Ort in Trollhättan können wir nicht viel machen, eigentlich benötigen wir das Boot in Stenungsund bei uns an der Werkstatt. Die Kosten werden bei mindestens sechs- bis achttausend Euro liegen.“

Als ich entgegne, dass ich da ohne Maschine kaum hinkomme, meint er, dass ihm da was einfallen würde. Ich solle in jedem Fall schon mal meine Versicherung informieren, das sei bei ordentlichen Versicherungen üblicherweise durch die Kaskoversicherung abgedeckt.

Sofort rufe ich bei Pantaenius an und spreche da mit Dirk Ammann (ex Hilcken), der verspricht, den Fall sofort an die Schadensabteilung weiterzugeben. Sicherheitshalber schicke ich ihm die Korrespondenz mit Emil per WhatsApp und informiere letzteren darüber, dass Pantaenius bereits informiert ist.

Dirk ist sehr kooperativ und beruhigt mich schnell. „Zum Glück hast Du den „Motorschutz plus“ mit abgeschlossen, der schließt ausdrücklich auch die Fehlbetankung und deren Folgen ein. Mach Dir keine Sorgen und Vorwürfe, das bekommen wir schon hin. Das (Falschtanken) passiert auch den Besten ab und an mal...“

Damit ist unsere Weiterfahrt erstmal gelaufen. Meine Blödheit kostet nun nicht nur die Selbstbeteiligung in der Kasko von 3.000€, auch den Flug zur Beerdigung von Nici's Vater können wir vergessen. Hier hatten wir – aus Sparsamkeit – keinen Reiserücktritt versichert.

Wer weiß was noch alles hinzukommt. Erst mal macht es mich jedoch verrückt und unruhig, dass ich auch um 16 Uhr noch keine Neuigkeiten zum weiteren Vorgehen, weder von Pantaenius noch von Emil habe. Sicherheitshalber habe ich zumindest die Vertragsnummer von Pantaenius, Motortyp und Seriennummer schon mal an Emil geschickt und beiden Beteiligten mitgeteilt, dass auch die Webasto-Heizung betroffen sein könnte, weil diese heute Nacht auf Störung ging.

Offen gestanden habe ich ernste Sorgen, ob sich der Schaden nicht noch verschlimmern könnte, wenn Motor und Heizung nicht wenigstens blitzschnell mit sauberem Diesel gespült werden. Bei Seewasser wäre das Schadenspotential zwar noch größer, aber auch das Süßwasser ist nicht gerade ein perfekter Korrosionsschutz...

Um 17:30 Uhr ruft mich Dirk von Pantaenius nochmals an und sagt mir, dass ich den Servicetechniker zumindest mit den erforderlichen Sofortmaßnahmen beauftragen soll. Außerdem hat Pantaenius mir eine Schadensmeldung zugeschickt, die ich sofort ausfülle und zurückschicke.

Emil möchte gern „directives“ direkt von Pantaenius bekommen. Ich fürchte, dass wir hier noch länger rumhängen werden. Keine schönen Aussichten! Zu meiner Überraschung schreibt Dirk persönlich abends um neun Uhr noch eine Mail an Emil und bittet ihn – unter anderem – uns möglichst schnell wieder flott zu machen. Vorher hatte er mir gesagt, dass ich mit den Mädels ins beste Restaurant am Platze gehen und die Damen bei Laune halten soll. Zum Pantaenius-Service gehörten auch Restaurant-Empfehlungen. Pantaenius, da weiß man, was man hat!

Freitag, 08.08.:

Die Sorge um unseren Motor hat mich schon früh aufwachen und über Alternativen zu der von Emil angebotenen Lösung (Schlepp nach Stenungssund und den Austausch von wichtigen Komponenten im Kraftstoff- bzw. Einspritzsystem des Motors) nachdenken lassen.

Als ich auch um 09:30 Uhr immer noch von Emil „weggedrückt“ wurde, habe ich zunächst mit Jan Kuffel vom Palstek telefoniert und danach mit Dr. Ing. Robert Möckel per Email korrespondiert. Robert hat Schiffsmaschinentechnik studiert und veranstaltet regelmäßig „Schrauberseminare“ für Bootsdiesel. Er gilt zu Recht als einer der absoluten Experten in Deutschland zum Thema Bootsdiesel.

Beide hielten die von Emil angebotenen Schritte für übertrieben und wahrscheinlich unnötig, waren aber – wie ich selbst auch – allerdings der Meinung, dass das sensible Einspritzsystem schnellstmöglich vom Wasser befreit werden müsse. Robert gab mir per Email den Tipp, die Filter soweit wie möglich zu entwässern und den Motor dann mit einem improvisierten Kraftstoffsystem wieder zum Leben zu erwecken.

Ich habe daraufhin die Filter entwässert, den Kraftstoffhauptfilter an der Maschine getauscht und die manuelle Kraftstoffpumpe bzw. den zugehörigen Filter mehrfach entwässert. Währenddessen hat Nici einen Kanister frischen Diesel besorgt, mit dem wir den Diesel dann innerhalb von einer Stunde wieder ans Laufen gebracht haben. Nach insgesamt zwei Stunden problemlosen Lauf bin ich zuversichtlich, dass die Maschine zumindest keinen ernsten Schaden genommen hat.

Nachdem ich bis 15 Uhr trotz mehrfacher Bitten um schnelle Hilfe immer noch keine Nachricht von Emil hatte, habe ich noch ein paar Volvo-Werkstätten im Umkreis angerufen. Eine Werkstatt in Göteborg konnte zwar selbst nicht helfen, weil alle Techniker entweder im Urlaub oder im Krankenhaus waren, hat mir aber immerhin die Telefonnummer einer Schwesterfirma in Mariestad gegeben.

Mats, der Inhaber dieser Firma, kannte die „Kollegen“ aus Stenungssund und hielt nicht mit seiner Kritik an diesem Unternehmen hinter dem Berg. Details möchte ich nicht erwähnen, aber mein schlechter Eindruck wurde bestätigt.

Mats selber bestätigte nochmals, wie wichtig die von mir selbst eingeleiteten und durchgeführten Maßnahmen zur Eindämmung des Schadens waren und wird morgen am frühen Nachmittag mit dem nötigen Absaug- und Reinigungsequipment, sowie benötigten Ersatzfiltern vorbeikommen und auch 220 Liter neuen Diesel mitbringen. Er war zuversichtlich, dass damit alle Probleme aus der Welt geschafft werden können. Bei der Werkstatt in Stenungssund habe ich dann abgesagt.

Auch das Kraftstoffsystem der Webasto-Heizung haben wir entleert und mit frischem Diesel befüllt. Die Heizung streikt aber immer noch. Keine Ahnung, ob es überhaupt mit dem Wasser im Diesel zu tun hat. Hauptsache, die Maschine kommt erstmal wieder in Gang.

Nach der Schrauberei stinke ich zwar von den Händen bis zu den Achseln nach Diesel, bin aber ein wenig stolz, dass ich mit der Hilfe von Nici und auch ein wenig von Marta zumindest ganz schlimmen Schaden wohl abwenden konnte.

Dirk Ammann von Pantaenius schrieb dazu heute Nachmittag (Auszug; auf englisch, weil er seinen schwedischen Kollegen einkopiert hatte):

„Understood that you have been able to feed the engine via an extra canister with diesel and with that, the engine was running 2 hours without problems. Great to hear, happy as no major damage appears to be expected. Great DIY ... should think about learning a new job“

Meine Damen überlegen, morgen mit der Bahn einen Ausflug nach Göteborg zu machen. Mir können sie hier ohnehin nicht helfen. Wenn alles glatt geht, würden wir dann am Sonntag in einem Rutsch bis Göteborg fahren, von wo aus Marta am Montag nach Hause fliegen wird.

Ach ja, etwas Wichtiges habe ich seit zwei Tagen vor lauter Diesel-Hassel vergessen: Die Mädels waren erfolgreich als Blaubeer-Sammlerinnen und haben in der Nähe der Schleusen innerhalb von zwei „Ernteeinsätzen“ mehr als ein Kilogramm leckerste Blaubeeren gesammelt...

Samstag, 09.08.:

Nach einem gemütlichen Frühstück an Bord machen sich meine Damen auf den Weg nach Göteborg. Vom Hafen zum Bahnhof trampen sie, dann geht es mit der Bahn weiter. Innerhalb von einer Dreiviertelstunde sollten sie in der City von Göteborg ankommen. Ich räume noch ein wenig an Bord auf.

Es sieht ganz so aus, als wenn der Motorentechniker heute tatsächlich kommen sollte. Jedenfalls schickt mir Mats schon um 10:00 Uhr ein Foto von den Filtern, die er mitbringen will. Bei einem der Kraftstofffilter hat er meines Erachtens das falsche Teil besorgt, sicherheitshalber schicke ich ihm nochmal ein Foto von dem bei mir verbauten und erst gestern getauschten Filter, den ich sicherheitshalber nochmal in Reserve haben möchte.

Damit keine unnötig zu bezahlende Arbeitszeit anfällt, bereite ich den Einsatz von Mats so gut wie ich kann vor, nehme die Bodenbretter über den Dieseltanks und die Abdeckklappen vom Motorraum weg, lege Werkzeug klar und die Bilge schonmal weitgehend trocken. Jetzt bleibt nur zu hoffen, dass Mats tatsächlich mit seinem Auto bis vor die „NYALA“ fahren kann, was zumindest den Lieferanten des Schleusencafés bisher jeden Tag gelungen ist.

Danach nähe ich auf alle Festmacher, die diese Prozedur noch nicht hinter sich haben, an den Enden saubere Taklings auf. Ich mag es überhaupt nicht, wenn sich der Kern an den Enden aus dem Mantelgeflecht schiebt. Insgesamt werden es noch zehn Taklinge, beim Letzten benötige ich keine drei Minuten mehr für die Arbeit.

Um halb drei rollt ein weißer VW-Bus vor das Boot, darin ein etwa 40 Jahre alter, sehr gutaussehender blonder Schwede, der mir auch beim persönlichen Kontakt genauso sympathisch ist wie am Telefon.

Auf dem Beifahrersitz hat er einen kleinen Dackel, mit dem Mats eine schnelle Runde dreht und ihn dann im gut belüfteten Fahrerhaus zurücklässt. Der kleine Hund schläft bereits wenige Minuten später tief und fest und wird erst wieder wach, als Mats eine Stunde später den Generator und den Kompressor im Auto anlässt.

Die Arbeiten auf der „NYALA“ werden schnell und professionell erledigt, nachdem ich zunächst den Kostenvoranschlag unterschrieben habe.

Zunächst saugen wir beide Tanks komplett leer, was mittels der zwei mitgebrachten 200l-Fässern und einer batteriebetriebenen Pumpe, die wir samt Schlauch durch das Fenster des WC-Raums ins Boot befördern, schnell erledigt ist. Der Saugrüssel reicht dann so eben bis in die Inspektionsöffnung vom Backbord-Dieseltank. Beide Tanks waren tatsächlich randvoll, es müssen also etwa 70 Liter Frischwasser in die beiden Dieseltanks gelaufen sein, die zwar separat absperrbar sind, aber bei offenen Hähnen Verbindung zueinander haben.



Der Tank an Steuerbord (links) ist schon leer, der an Backbord wird gerade leergepumpt. Am oberen Bildrand sind die Absperrhähne für die diversen Vor- und Rücklaufleitungen beider Tanks für Motor, Heizung und Diesellofen (rote Hähne) und die beiden SEPAR Kraftstoff-Vorfilter mit integrierten Wasserabscheider zu erkennen.

Nach dem Abpumpen wurden sämtliche Kraftstoffleitungen, auch die von der Heizung und vom Diesellofen „rückwärts“ – also Richtung Tank ausgeblasen. Dabei wurde von Mats festgestellt, dass sowohl die Heizung, als auch der Diesellofen KEIN Süßwasser abbekommen haben, die Filter waren beide mit klarer, leicht gelblicher Flüssigkeit, also mit Diesel gefüllt.

Die SEPAR-Dieselforfilter mit Wasserabscheider waren allerdings beide verseucht, wurden geleert und mit neuen Filterelementen versehen. Sicherheitshalber hat Mats noch den Kraftstofffilter an der Primerpumpe getauscht, obwohl er dort kein Wasser mehr entdeckt hat. Dann erfolgte die Betankung mit 220 Litern frischem Diesel. Die ersten 150l konnten wir bequem per Zapfpistole in den Steuerbordtank füllen, die weiteren siebzig Liter im Backbordtank müssen aus meinem einzigen 10l-Kanister, der für Diesel vorgesehen ist, recht mühsam eingefüllt werden.

Beim dann folgenden Probelauf sprang der Motor nach etwa zehn Sekunden „orgeln“ an und lief wiederum sofort rund. Wir testen beide Tanks und beide SEPAR-Filter, keine Störungen. Auch nach dem Abschalten der Maschine springt der Motor ein paar Minuten später sofort an. Prima!

Mats ist sicher, dass der Motor keinen weiteren Schaden genommen hat. Für die ganze Aktion zahle ich inklusive 220 l frischem Marine-Diesel, der Entsorgung des Diesel-Wassergemischs, aller Filter, 230 km Fahrt und einem – so Mats kräftigem - Wochenendaufschlag rund 1.500 Euro. Dafür hätte ich bei Emil's Firma mit Sicherheit nicht einmal den Schlepp nach Stenungssund bekommen....

Ich bin happy, als Mats um 18:30 Uhr wieder nach Hause fährt. Sjöstadens Varv in Mariestad und den ebenfalls Mats gehörenden Betrieb in Langedrag würde ich in jedem Fall uneingeschränkt weiterempfehlen. Just als ich fertig bin kommen die Damen zufrieden und mit erstaunlich wenigen Einkaufstüten von ihrem Göteborg-Ausflug zurück.

Nachdem ich den ganzen Tag dafür malocht habe, dass wir morgen weiterkommen, hatte ich gehofft, dass ich mich zumindest um das Abendessen nicht selbst kümmern müsste. Da habe ich mich leider getäuscht. Die Ladies sind platt vom Shoppen, da bleibt mir nichts anderes übrig als mir selbst ein dickes Bauern Omelett zu machen.

Sonntag, 10.08.:

Um 08:25 Uhr legen wir ab, weil der Wind immer mehr auffrischt und wir ziemlich blöd zwischen zwei vor- und hinter uns liegenden dänischen Segelbooten eingeklemt sind. In die Spring eindampfen, um das Heck der „NYALA“ rauszudrehen geht wegen Platzmangel nicht, nach vorn haben wir weniger als einen halben Meter Platz. Zur Contest 48 hinter uns ist die Lücke gerade mal doppelt so groß. Also verholen wir uns Hand über Hand nach achtern und dann an der Contest entlang. Das geht besser als ich gedacht habe.

Ein wenig Sorge habe ich noch wegen der Maschine, die aber unbegründet zu sein scheint. Der Jockel läuft absolut brav. Pünktlich um neun Uhr öffnet die obere der vier mächtigen Schleusen die Tore. Wir laufen ein und machen vorn an der Backbordseite fest. Nachdem noch ein paar weitere Segelboote in die Schleuse gelaufen sind, schließen sich hinter uns die Tore, gehen jedoch nach gefühlten zehn Minuten wieder auf, um ein schwedisches Motorboot reinzulassen.

Dann beginnt das eigentliche und gut einstündige Warten auf die Abwärtsschleusung. Die Mädels halten uns mit zwei Leinen an der Leiter fest, was bei dem schräg ablandigem Wind durchaus Kraft kostet. Als es so gar nicht voran geht, belegen wir die Leinen und legen den Rückwärtsgang ein. Die Böen werden mit dem Bugstrahlruder ausgeglichen.

Meine Damen vergleichen die Warterei mit dem Aufenthalt im Kloster, wo man angeblich geduldig wird. Nach einer halben Stunde erkenne ich den Grund für die Warterei. In der dreistufigen Schleuse unterhalb wird ein Frachter aufwärts geschleust, mit dem wir uns nur in dem Ausgleichsweiher zwischen der obersten und der dritten Schleuse begegnen können.



Nici (links) und Marta (rechts) bei der Leinenführung in der Treppenschleuse von Trollhättan

Es wird tatsächlich recht eng. Beim Ausfahren aus der zweiten Schleuse kommt uns dann sogar noch ein Motorboot entgegen, das in aller Seelenruhe getreidelt wird. Gegenverkehr in der Schleuse hatte ich bisher erst einmal vor vielen Jahren; damals war ich wirklich irritiert.

Kurz nach 13 Uhr laufen wir auf die letzte Schleuse in Lilla Edet zu, vor der seltsamerweise schon ein paar Yachten am Wartesteg liegen, darunter auch die „Moorsteert“, die ebenfalls an der Midsummersail teilgenommen hat und als letzte Yacht noch vor Ablauf des Zeitlimits gewertet wurde.

Die Schleuse hat ein technisches Problem und soll (vielleicht) um 15 Uhr wieder öffnen. Wir machen statt am Wartesteg im etwas ruhigeren „Yachthafen“ fest, der eigentlich nur aus ein paar Stegen mit angefaulten Holzpollern besteht. Selbst ein WC sucht man hier vergebens.

Tatsächlich geht es um Punkt 15 Uhr weiter. Wir wollen versuchen noch bis Göteborg zu kommen, um Marta morgen stressfrei absetzen zu können. Wir legen den Hebel auf den Tisch und rauschen mit

sieben Knoten nach Süden, bis wir an der Jordfallbron, einer Straßenbrücke das nächste Mal warten müssen. Diesmal angeblich auf vier uns folgende Yachten, die aber ALLE nach Kungälv abbiegen. Nun wird es wirklich knapp mit der letzten Brückenöffnung der Hisingbron in Göteborg um 20:35 Uhr, weil wir auch noch darauf angewiesen sind, dass wir die Marieholms-Eisenbahnbrücke dann ohne größere Wartezeit passieren können.

Der sehr freundliche und ausnahmsweise gut zu verstehende Brückenwärter der Marieholmsbron kündigt an, dass er die Brücke sofort öffnen wird, wenn er uns in der Nähe sieht. Tatsächlich brauchen wir nur ein paar Meter vor der Brücke ein wenig Gas wegzunehmen, als wir in das „Leitwerk“ fahren ist die Brücke schon fast ganz offen.

Jetzt haben wir noch eine halbe Stunde Zeit, um auch das nahe gelegene letzte Hindernis des heutigen Tages, die Hisingbron, zu passieren. Diese hebt planmäßig (und pünktlich) um 20:35 Uhr das Brückendeck von 12m auf 28 m Durchfahrtshöhe und wir können durchschlüpfen. Bis zum Stadthafen Lilla Bommen, der ganz in der Nähe von Eisenbahn- und Busbahnhof liegt, ist es jetzt nur ein Katzensprung.

Da laut Dockspot keine freien Plätze für uns verfügbar waren, befürchte ich, dass der Hafen rammelvoll ist, was aber nicht stimmt. Es gibt reichlich freie Liegeplätze, aber kaum für Boote unserer Größe. Mit der Hilfe eines Stegnachbarn zirkeln wir uns ein Loch zwischen zwei Boxenreihen, wo wir längsseits ganz knapp reinpassen.



Nach dem Festmachen setzen wir uns zusammen und lassen den Törn Revue passieren. Wir hatten eine tolle Zeit zusammen, haben uns prima verstanden und konnten weitere 330 Seemeilen in „NYALA's“ Kielwasser legen. Von meiner „Dieselpanne“ mal abgesehen, gab es keinerlei Schäden oder Schrammen am Schiff, lediglich die weißen Fender und die Festmacher haben ein wenig gelitten und zeigen leichte Verschleißspuren. Damit bin ich sehr zufrieden.

Ich hatte schon vor der Reise den Eindruck, als wenn sich Marta und Nici prima verstehen würden, dass die beiden aber „Best Buddies“ würden hätte ich nicht unbedingt erwartet.

Nach ein paar Gläsern Wein und Cola Rum gehen wir auf die Kojen. Morgen müssen wir voraussichtlich um 09:30 Uhr auslaufen, weil unsere Nachbarn dann loswollen und wir deren Boot sonst blockieren würden.

6. Göteborg - Kiel

Montag, 11.08.:

Um acht Uhr geht die gesamte Besatzung zum Duschen. Mit dem Hafenmeister können wir vereinbaren, dass wir den schon bezahlten, wegen des Dieselproblems aber nicht genutzten Tag in Göteborg nicht doppelt bezahlen müssen. Ich freue mich sehr über die Kulanz des jungen Hafenmeisters.

Das letzte Frühstück zu dritt steht nun leider an. Schon um halb neun steht Marta's Tasche gepackt im Cockpit, eine Stunde später hilft sie uns noch beim Ablegen. Wir sind ein wenig traurig, dass wir Ihre Fröhlichkeit nun entbehren müssen, freuen uns aber auch auf die Zweisamkeit, die wir in den nächsten Wochen haben werden.

Nici und ich machen uns bei frischem West-Südwest auf den Weg nach Marstrand. Aus dem Hauptfahrwasser raus müssen wir motoren und können erst im Björkö-Sund die Genua ausrollen, mit der die „NYALA“ manchmal sieben Knoten läuft. Das Segel wird erst kurz vor dem sehr engen Albrektsundskanal wieder eingerollt, wo Segeln einfach keinen Sinn macht.

Eine halbe Stunde später bunkern wir 103 Liter Marinediesel in die (richtigen) Tanks und suchen uns dann einen wunderbaren Liegeplatz am Steg F des großen Yachthafen von Marstrand. An der Tankstelle hatte ich mich über Dutzende aufeinander gestapelte Dinghy-Slipwagen gewundert, vor dem Königlichen Göteborger Segelclub (GKSS) steht auf eine Schild die Erklärung. Momentan finden die Europameisterschaft der ILCAs (International Laser Class Association) statt.

Eine halbe Stunde später bunkern wir 103 Liter Marinediesel in die (richtigen) Tanks und suchen uns dann einen wunderbaren Liegeplatz am Steg F des großen Yachthafen von Marstrand. An der Tankstelle hatte ich mich über Dutzende aufeinander gestapelte Dinghy-Slipwagen gewundert, vor dem Königlichen Göteborger Segelclub (GKSS) steht auf eine Schild die Erklärung. Momentan finden die Europameisterschaft der ILCAs (International Laser Class Association) statt.

Wir gönnen uns zuerst Fish & Chips und anschließend noch ein dickes Eis zum Nachtisch. Damit kann das eigentlich geplante Abendessen zum einjährigen Jubiläum auf morgen verlegt werden, weil wir abends immer noch pappsatt sind.

In drei Klassen (Ilca 7, 6 Women und Men) starten unglaubliche 289 Teilnehmer, die nach unserem ersten Spaziergang von der Regattabahn kommen. Zu der riesigen Anzahl an Jollen kommen gefühlt nochmals mindestens 100 Trainer- und Funktionsboote dazu. Gigantisch!!

Als ich irgendwann allein im Cockpit stehe, kommt ein kleines weißes Tuckerboot vorbei, an der Pinne ein wohlbekanntes Gesicht, was ich zuletzt im Januar auf der Boot und davor ebenfalls hier in Marstrand gesehen habe. Oliver Berking winkt freundlich und fragte im kurzen Stegschnack tatsächlich, was ich denn mit der „KIALOA“ gemacht habe, an die (oder vielleicht an den Umtrunk darauf) er sich noch gut erinnern konnte.



Im engen Albrektsundkanal auf dem Weg nach Marstrand



Marstrand



Dienstag, 12.08.:

Schon um sechs Uhr früh studiere ich die neuesten Wetterprognosen, um die richtige Strategie für die nächsten Tage entwickeln zu können. So wie es aussieht, wird der Wind morgen auf Südost drehen, über den Tag abflauen, Donnerstag noch schwächer wehen und dann abends rechts auf Südwest drehen.

Deshalb sollten wir heute möglichst weit nach Süden kommen und uns dann wohl am besten morgen auf den direkten Weg nach Anholt machen. Zur Auswahl stehen Vrangö, Lerkil und – wenn es ganz gut laufen sollte – vielleicht noch Varberg.

Um zehn laufen wir aus und fahren wieder durch den Albrektsundkanal. Auf dem Weg dorthin müssen wir durch die gewaltige Anzahl an ILCA-Jollen, die größtenteils von ihren Trainerbooten westwärts gen See geschleppt werden. Zwischendurch sind aber auch immer wieder tapfer segelnde Sportler dabei, denen wir als Maschinenfahrzeug ausweichen müssen. Es wird ein wilder Slalom und manch Trainer scheint vielleicht Ahnung vom Segeln, jedoch nicht von den Ausweichregeln unter Maschine zu haben. Letztlich geht aber alles glatt und wir laufen in den engen Schlund des Albrektsundkanals ein.

An der Ausfahrt setzen wir zunächst das Großsegel. Eine Meile weiter können wir dann abfallen und auch die Genua ausrollen. Es ist schön, endlich wieder segeln zu können. Westlich von Göteborg laufen wir vorbei an der Lotseninsel Vinga, queren das Hauptfahrwasser nach Göteborg und laufen dann Richtung Vrangö. Nachdem ich nochmals die Wettervorhersagen studiert habe beschließen wir um

zehn Meilen bis Lerkil zu verlängern, wo wir um 15:45 nach knapp 33 sm längsseits an der Gästepier auf der Innenseite der Nordmole festmachen.

Eine halbe Stunde nach uns läuft die niederländische Breehorn 37 „Bree-rust“ ein und macht vor uns fest. Schnell sind wir mit Willeke und Jan im Gespräch. Die beiden haben ihr Boot vor 35 Jahren beim alten Herrn van den Berg, dem Vater von Lars, als Kasko gekauft und haben das Boot selbst in dreijähriger Arbeit ausgebaut. Sogar das Teakdeck ist tadellos selbst verlegt worden und stammt noch aus der Bauphase des Bootes. Für mich ist die Breehorn 37 der schönste Entwurf der bisher gebauten Breehorn-Boote. Die 37er wäre mir aber für die geplante Weltumsegelung etwas zu klein, deshalb wurde die „NYALA“ eine Breehorn 44.

Nach dem Klönschnack fährt Nici mit dem Fahrrad in den sieben Kilometer entfernten Ort, um ein paar Kleinigkeiten einzukaufen. Als sie nach einer Stunde zurückkommt, gehen wir bei einem kleinen Italiener lecker zum Dinner. Krabbentost vorweg, zum Hauptgang Ceasar's Salad bzw. Pizza und zum Dessert zwei Kugeln Eis.

So vollgestopft können wir nun noch etwas Alkohol trinken, was wir mit Willeke (70) und Jan (73) bis in die späten Abendstunden bei uns im Cockpit tun. Es wird ein sehr schöner, informativer und lustiger Abend. Die Nacht wird allerdings kurz, wie wir morgen um sechs Uhr auslaufen wollen.

Mittwoch, 13.08.:

Noch leicht angeschickert von gestern quäle ich mich um viertel nach fünf aus der Koje, spüle schnell die Gläser von gestern Abend ab und werfe einen schnellen Blick ins Wetter. Auch Nici ist schon auf. Inzwischen routiniert bereiten wir uns auf das Auslaufen vor und werfen tatsächlich pünktlich um sechs Uhr die Leinen los.

Nach anderthalb Stunden unter Motor baut sich eine leichte Brise auf, die wir zum Segeln zu nutzen versuchen. Nach nur 30 Minuten flaut es leider wieder ab. Also wieder Motoren, bis es dann um neun Uhr etwas mehr Wind gibt. Mit maximal dichten Schoten laufen wir nun Generalkurs 195° auf die Untiefentonne am Nordwestrev von Anholt zu.

Mal etwas höher, mal etwas tiefer steuernd machen wir zwischen sechs und sieben Knoten Fahrt in die richtige Richtung und können sogar etwas Reservehöhe rausschinden. Bei nur 30 Zentimeter Welle macht sogar das Hoch am Wind-Fahren einen höllischen Spaß. Dazu strahlend blauer Himmel, einfach traumhaft. Ich hoffe, dass der günstige Wind bis Anholt durchhält.

Der Wind hält nicht nur seine Stärke, sondern dreht für uns auch noch immer günstiger. Gegen Mittag sah es noch so aus, als wenn wir mit Mühe die West-Kardinaltonne auf der Nordwestecke von Anholts Nordriff anliegen könnten, könnten wir nun auf Steuerbordbug locker die unbetonnte tiefe Stelle in der Mitte des Riffs anliegen. Ich überlege, ob ich das wagen soll oder nicht und nehme erstmal die Höhe mit.

Nach dem ich alle verfügbaren Informationen aus den digitalen wie auch brandaktuellen Papierkarten von NV gründlich studiert habe, entscheide ich mich für die sichere, aber auch zirka vier Seemeilen längere Route „außenrum“ um das Nordriff. Ich glaube zwar, dass wir auch über die Passage im Riff kommen würden, es besteht aber kein Grund, ein vermeidbares Risiko einzugehen.

Nach der Tonnenrundung luven wir kräftig an und laufen mit maximaler Höhe fast auf die Hafeneinfahrt zu. Etwa anderthalb Meilen vor dem Hafen bergen wir erst das Groß und machen die Baumpersenning drauf, anschließend rollen wir ganz kurz vor der Einfahrt auch die Genua weg.

Schon von weitem sah der Mastenwald im Hafen so aus, als wenn Anholt immer noch stark frequentiert wäre und richtig, es gibt nur noch sehr wenige brauchbare Liegeplätze. Wir haben die Wahl zwischen einem Platz im Vorhafen, wo wir zwar längsseits festmachen könnten, aber wo es bei westlichen Winden schnell ungemütlich wird oder vor Kopf mit Heckanker.

Wir entschließen uns für den „Vor Kopf-Platz“ und machen auf unserer Backbordseite an der letzten freien Heckboje fest. Einen ordentlichen Zugwinkel bekommen wir so nicht hin und bei Westwinden würde der Rumpf auf die Boje gedrückt. Dann bitte ich einen mit seinem Dinghy vorbeifahrenden Jungen darum, unseren Heckanker nach meiner Anweisung auszufahren, was dieser sehr gern übernimmt.

Nach knapp 56 Seemeilen, davon 45 unter Segeln, haben wir uns nun ein anständiges Essen verdient. Der Skipper kocht auf Wunsch seines einzigen Crewmitgliedes eine ordentliche Portion Spaghetti Carbonara nach italienischem Originalrezept. Das Mahl nehmen wir zum ersten Mal am Cockpittisch ein und genießen dabei die herrliche Sonne und das Treiben im Hafen.



Traumhafter Ankunftsabend auf Anholt



Während Nici den Abwasch macht, lege ich mir für morgen früh schon mal die Kiteklamotten zurecht. Danach machen wir einen kleinen Verdauungsspaziergang am Hafen entlang und trinken in der Orakel-Bar an der Nordwestecke der Insel noch ein Glas Wein und beobachten dabei den wunderschönen Sonnenuntergang.

Auf dem Rückweg zum Boot treffen wir Dirk Seifert, der gerade aus der Dusche kommt. Dirk ist einer der Rigger bei Henningsen & Steckmest in Kappeln und übernimmt regelmäßig auch den Hafendienst. Wir laden Dirk noch zu einem Absacker an Bord ein. Gern nimmt er an und wir haben noch einen kleinen Klönschnack im Cockpit. Dann geht es auf die Koje, wo wir schnell in einen tiefen Schlaf fallen.

Donnerstag, 14.08.:

Um sechs Uhr werde ich wach und habe Lust auf die erste Zigarette des Tages. Im Hafen ist schon mächtig was los. Ein Boot nach dem anderen legt ab. Es ist nicht, wie vor zwei Jahren, die Flucht vor dem aufkommenden Sturm, sondern der ganz normale „Wahnsinn“ auf dem Sandhaufen mitten im Kattegat.

Auch Familie Seifert, die eigentlich schon um halb fünf auslaufen wollte, fährt winkend an uns vorbei. Als Nici wach wird würde ich am liebsten sofort zum Kiten an den Strand gehen. Im Hafen weht eine nette Brise. Ich denke, dass es mit dem 15er Kite und dem kleineren Board gut gehen sollte.

Doch bevor wir losgehen soll Nici ihren ersten Kaffee trinken dürfen. Eine Thermoskanne Kaffee nimmt sie mit an den Strand. Sehr interessiert beobachtet sie, wie der Kite vorbereitet wird und pumpt mir das Ding sogar auf. Ihr Service ist fast so gut wie der der Beachboys in Ägypten. Fast nur deshalb, weil sie natürlich noch nicht weiß, worauf es beim Auslegen der Bar ankommt.

Als alles fertig ist, gibt sie mir Starthilfe, was zunächst nicht klappt. Dafür kann sie aber gar nichts, der Wind ist einfach total unstet und dreht immer wieder stark. Als der Kite richtig fliegt merke ich, dass der Wind etwas weiter oben sogar schon ablandig weht und in den Dünen wohl mächtig abgelenkt wurde. Ablandiger Wind ist immer riskant, erst recht, wenn man „unterpower“ ist. Genau das ist der Fall. Ich hätte besser den 17er Kite und/oder das größere Board mit an den Strand nehmen sollen.

Trotzdem komme ich irgendwie ans Fahren und laufe zunächst auch gute Höhe Richtung See. Nach der ersten Wende verliere ich wieder Höhe, weil der Wind schon wieder nachlässt. Aber gerade war weiter vom Strand weg ja auch mehr Wind, denke ich jedenfalls. Also wieder Wenden und wieder raus Richtung Südwesten.



Kurzer Spaß mit kritischem Ausgang: Der Kitesurf-Versuch auf Anholt...

Inzwischen hat es aber leider soweit abgeflaut, dass mir der Kite runterfällt und ich ihn nicht mehr gestartet bekomme. Der Kite zieht trotzdem nach Lee, Richtung Grenå, wo ich natürlich nicht hin

möchte. Also Kite auslösen, an den auf dem Wasser liegenden Kite rankämpfen, in den Kite auf die Fronttube legen und paddeln was das Zeug hält, um bei dem etwa in Driftrichtung liegenden Ankerlieger aus den Niederlanden „festzumachen“.

Trotz Paddeln treibe ich soeben an dem Boot vorbei, kann den Eigner aber mit sehr lauten „Goeden Morgen“-Rufen ins Cockpit locken. Sofort macht er sein Dinghy klar, fährt mich von Luv an und wirft mir eine Leine zu. Mit mir, dem Kite und dem Board im Schlepptau zieht mich der nette Holländer Richtung Strand ins gerade stehtiefe Wasser zurück. Ich bin erleichtert, als ich wieder trockenen Sand unter den Füßen habe. Das hätte auch schiefgehen können. Gut, schlimmstenfalls hätte mich vielleicht auch ein auslaufender Segler abbergen können.

Der Kite ist klatschnass, an der Trailing Edge sind ein paar dünne GFK-Stäbchen – wohl wegen dem Schleppwiderstand – gebrochen und die vier Kiteleinen sind richtig verheddert. Mit Nici's Hilfe haben wir das aber schnell wieder „in der Reihe“. Ob ich es später nochmal versuchen möchte, will Nici wissen. Nee, erst wieder bei auflandigem Wind...

Nach dem Kite-Desaster gehen wir zum Købmand am Hafen und kaufen uns Brötchen, Kuchen und eine Cola. Das erste Frühstück gibt es mit Zimt- und Apfelschnecken am Tisch vor dem Mini-Supermarkt, der übrigens hervorragend sortiert ist. Wir mussten zwar eine Weile auf die frischen Brötchen warten, dafür konnten wir aber beim „richtigen“ Frühstück im Cockpit feststellen, dass sich das Warten auf die leckeren Brötchen wirklich gelohnt hat.

Frisch gestärkt können wir uns neuen Abenteuern widmen und mannen im Anschluss an das Frühstück die beiden Fahrräder aus der begehbaren Backskiste. Nach dem Aufbau machen wir uns auf den Weg zum Dorf, wo ich Nici gern die Kirche von innen gezeigt hätte. Leider ist sie abgeschlossen, deswegen muss die Kirche durch die Fenster „besichtigt“ werden.



„Fensterbesichtigung“ des schönen Kirchleins auf Anholt.

Vor dem Dagli Brugsen, dem Supermarkt im Dorf der 127 Bewohner zählenden Insel, treffen wir zwei deutsche Familien aus Flensburg mit kleinen Kindern, die genau wie wir auch zum Flugplatz der Insel fahren wollen.

Auf dem winzig kleinen Flugplatz mit 650 Meter langer Graspiste stehen vier einmotorige Sportflugzeuge aus Deutschland, Schweden und Norwegen, ein fünftes (ebenfalls aus Schweden) landet während unseres Aufenthaltes. Dieser Flugplatz ist der kleinste mit ICAO-Kennung, den ich kenne. Kein Tower, keine Zapfsäule für Flugbenzin, kein Hangar. Nur die Graspiste, eine Parkfläche für die Flugzeuge und eine winzig kleine – unbemannte – Hütte mit einem Briefkasten daran für die Landekarten. Tatsächlich soll es im Sommer aber tägliche Flüge nach Roskilde auf Seeland, nach Læsø und nach Varberg geben.

Weiter geht es mit unserer kleinen Inselrundfahrt zum Anholt-Kro, wo wir uns zum Lunch ein gebratenes Schollenfilet mit Krabben auf Schwarzbrot und eine Portion Pommes mit Remoulade – zum Teilen – gönnen. Um fünfzehn Uhr sind wir zurück am Hafen und bauen unsere Fahrräder ab. Als wir die Dinger in der Backskiste haben, fängt es leicht an zu nieseln, Zeit für die Mittagsstunde... Es war ein wunderschöner Tag.



*Traumhafter und kaum besuchter Sandstrand nordöstlich des Hafens auf Anholt
und unberührte Heidelandschaft*



Freitag, 15.08.:

Um viertel vor sechs weckt mich ein sehr lautes Bugstrahlruder aus dem Tiefschlaf. Es ist ärgerlich, wenn „Sportskameraden“, bloß weil sie jetzt selbst ablegen, mit Ihrem Bugstrahlruder gleich den ganzen Hafen wecken müssen. Bei dem vorherrschenden Leichtwind wäre es, zumindest um die Zeit, vielleicht auch ohne diese „Krawallbüchse“ gegangen.

Egal, jetzt bin ich wach, stelle mich in Unterhose und T-Shirt ins Cockpit und peile erstmal die Lage. Wie schon gestern sind schon einige unterwegs. Beim Ablegen trennt sich die Spreu vom Weizen. Die guten fahren im Standgas aus der Box und setzen noch im Hafen zumindest ein Segel, die weniger guten nutzen das Bugstrahlruder und Vollgas zum Manövrieren.

Nachdem ich gesehen habe, dass der Wind schon auf Südwest gedreht hat und mit geschätzten acht bis zehn Knoten weht, denke ich laut über das Auslaufen nach, was mir Nici zum Glück in keiner Weise übelnimmt. Sie ist sehr flexibel und hat überhaupt kein Problem mit Planänderungen. Das habe ich auch schon anders erlebt. Miese Laune am Morgen machte Kummer und Sorgen und der frühe Vogel kann mich/konnte sie mal....

Statt gestern noch angesagtem Starkwind soll es heute einen angenehmen Halbwind- und Raumschotskurs in den Öresund geben. Zur Wahl des Tageszieles stehen Gilleleje und das 14 Seemeilen weiter entfernte Helsingør. Beide Häfen haben ihren Reiz, Gilleleje ist schöner und gemütlicher, Helsingør hat kulturell mehr zu bieten. Insbesondere das neue Schifffahrtsmuseum interessiert mich sehr.

In aller Ruhe machen wir uns zum Auslaufen klar, wozu auch die Rückgabe und die Rückerstattung des noch auf der Servicecard befindlichen Guthabens und des Pfandes für die Karte gehört. Wie schon vor zwei Jahren streikt der Automat bei der Rückerstattung, in unserem Fall rund 130 Dänenkronen. Ob das wohl ein erwünschter Softwarefehler ist, der immer wieder morgens früh auftritt???

Als ich zurück an Bord komme, hat Nici schon die Fender weggeräumt und die Leinen zum Loswerfen vorbereitet. Zuerst schmeißen wir die Leinen von der Boje an Backbord los, dann die Vorleinen und holen uns dann an unseren Heckanker ran, der hervorragend gehalten hat, sich trotzdem gut aus dem Sandgrund brechen lässt und – zu unserer Verwunderung – blitzsauber hochkommt.

Noch im Vorhafen setzt Nici das Großsegel. Die Maschine muss uns allerdings noch eine Dreiviertelmeile nach Westsüdwesten schieben, bis wir abfallen und auch die Genua ausrollen können. Es läuft gar nicht mal schlecht, jedenfalls die ersten zwei Stunden. Ich bin erstaunt, dass eine nur 33 Fuß lange Hanse älteren Baujahrs, die mit Groß und Selbstwendefock unterwegs ist, nur ganz langsam näher kommt.

Das kann nicht angehen, jetzt kommt unser Code 0 raus. Sofort sind wir schneller und laufen nun etwa 6,5 Knoten bei geschätzten acht bis zehn Knoten Wind. Als ich dem Hanseeigner beim Vorbeifahren zurufe „Respekt, ihr habt Euch tapfer gegen das Überholen gewehrt.“ ruft er zurück: „Dann pass mal gleich gut auf“ und macht sich mit einem großen Segelsack auf dem Vorschiff zu schaffen.

Ein paar Minuten später geht auf der Hanse der Gennaker hoch. Damit ist die Hanse zwar gleich schnell, muss aber tiefer fahren und fällt endlich langsam nach Lee durch. Eine Stunde später raumt der Wind stärker, nun muss auch bei uns der Gennaker ran.



Rauschefahrt trotz Leichtwind: Unter Gennaker Kurs Øresund...

In Luv baut sich zunehmend in einiger Entfernung eine unschön aussehende Bewölkung auf und es wird diesig. Braut sich da vielleicht eine Gewitterfront auf? Wir bleiben jedoch verschont. Querab von Gilleleje flaut es dann wieder mächtig ab, wir kriechen nur noch vorwärts. Deswegen entschließen wir uns die letzten sechzehn Meilen bis Helsingør zu motoren.

Um viertel vor sechs fahren wir in den Nordhafen von Helsingør, wo man laut Hafenhandbuch – außer zur Seeland Rund-Regatta – immer einen Liegeplatz finden soll. Dem ist leider nicht so, die meisten Boxen sind sehr schmal und die wenigen ausreichend breiten stehen auf „rot“, sind also besetzt. An den wenigen Stellen, wo man vor Kopf oder längsseits liegen kann, haben sich bereits Päckchen gebildet.

Auch nach längerem Suchen finden wir keinen brauchbaren Liegeplatz. Ein Anruf beim Hafenmeister des eigentlich nur für Yachten über 50 Fuß zugelassenen Südhafens bringt die Lösung des Problems. „You may also come to the South Harbour, but you will have to pay for a 15 m long boat“, sagt der Hafenmeister. Na, dann war Anholt wohl doch noch nicht der teuerste Hafen der bisherigen Reise.

Für zwei Nächte inklusive Strom bezahle ich glatte tausend Dänekronen, rund 134 Euro. Es ist wohl wirklich so, dass die Kosten exponentiell zur Bootsgröße steigen. Zum Abendessen gibt es noch in Schweden gekaufte Burger, die nun dringend mal gegessen werden müssen.

Dazu gibt es schlechte Stimmung, wir schweigen uns an. Beim Bergen des Gennakers hat es ein wenig Chaos gegeben, das ich mit grobem Ton kommentiert habe. Der Ton war sicher nicht in Ordnung, die Antwort „Dann such Dir doch liebe eine Seglerin“ ist aber auch nicht wirklich hilfreich.

Samstag, 16.08.:

Der „Beef“ zwischen uns hält an, was mich sehr belastet. Immerhin reden wir wieder – das Nötigste – miteinander. Nach dem „Ausschlafen“ gehen wir gemeinsam in die Stadt. Ich muss zugeben, dass ich – obwohl ich schon viele Male in Helsingør war – keine Ahnung hatte, wie viel schöne und alte Bausubstanz es hier gibt. Die Altstadt begeistert uns, auffällig ist allerdings eine große Anzahl von leerstehenden Ladenlokalen und, vielleicht vergleichbar mit Deutschland, die Vielzahl von Friseuren, Nagelstudios und Thai-Massagesalons.



Eine der Haupteinkaufsstraßen in der Altstadt von Helsingør

In einem Restaurant an der Hauptstraße gibt es für 199 Dänenkronen einen vorzüglichen Brunch, der es mit jedem Top-Hotel dieser Welt aufnehmen könnte. Da ich heute das Frühstück ausfallen lassen habe, muss ich dieses Angebot – die Getränke sind auch inkludiert – annehmen und schlemme mit

Begeisterung vor mich hin. Nici trinkt nur einen Kaffee, sie hatte zum Frühstück eine ordentliche Portion Joghurt mit Müsli und Früchten.

Unsere Stegnachbarn, ein deutsches Paar mit einer zirka fünfzehn Meter langen Ketsch, raten uns dringend zum Besuch des Seefahrtsmuseums, das mit großem architektonischen Aufwand in ein ehemaliges Trockendock integriert wurde. Die Kombination aus toller Architektur und sehr interessanten Exponaten ist wirklich sehenswert. In mehreren „Kapiteln“ wird die Geschichte der dänischen Geschichte vom 17. Jahrhundert bis zum Jahr 2024 erzählt.

In der „Neuzeit“ nimmt die Containerschiffahrt und die Kopenhagener Reederei Mærsk-Möller einen erheblichen Teil der Ausstellung ein. Kaum vorstellbar, dass es nach der „Erfindung“ der genormten 20- und 40-Fuß Container wirtschaftlich sinnvoll war Schiffe mit einer Kapazität von nur 60 bis 80 Vierzigfußcontainern zu bauen und zu betreiben. Die größten Containerriesen können mittlerweile mehr als 10.000 (!!!) dieser Vielzweck-Transportmittel tragen, Mærsk liegt aktuell mit seinen 13 Schiffen der „Madrid-Mærsk-Klasse“ auf Platz zwei der größten Containerfrachter.

Zuletzt in Göteborg haben wir gesehen, mit welcher atemberaubender Geschwindigkeit Container heutzutage geladen und gelöscht werden. Wie gut hatten es noch in den Sechzigerjahren dagegen die Mannschaften von klassischen Stückgutfrachtern, die manchmal eine ganze Woche in den großen Häfen dieser Welt lagen?

Nach dem Besuch des Schiffahrtsmuseum stehen für mich/uns noch der gut sortierte Schiffsausrüster am Nordhafen und die Street Food-Meile auf dem Programm. Beim Schiffsausrüster erstehe ich nicht nur zwei Paar reduzierte Pelle P-Shorts, sondern auch ein paar Schäkel und zwei kleine Töpfchen rote und blaue Lackfarbe für die farbliche Markierung meiner Tankdeckel.

In der ehemaligen Schiffswerft, die jetzt Kultur-Werft heißt gibt es in zwei Werfthallen eine Streetfood-Meile mit über zwanzig verschiedenen „Geschmacksrichtungen“. Da ich noch satt von meinem Brunch bin, schaue ich Nici beim Fish & Chips-Essen zu. Sie möchte im Anschluss noch die Kronborg, das wunderschöne Schloss direkt am Sund anschauen. Die Kronborg habe ich schon mehrfach besichtigt, deswegen verzichte ich darauf und verwende die Zeit lieber für seemännische Arbeiten an Bord.

Irgendwie bin ich heute deprimiert und wortkarg, der Streit von gestern und die möglichen Konsequenzen beschäftigen mich den ganzen Tag und verderben mir die Laune. Ich wäre froh und dankbar, wenn wir wieder richtig zusammenfinden würden. Momentan habe ich den Eindruck, dass wir kurz vor dem Abgrund unserer Beziehung stehen. Das macht mich sehr traurig.

Am frühen Abend bitte ich Nici, nach ihren Wünschen einen Plan für die nächsten Tage zu schmieden. Morgen wollen wir versuchen in Kyrkbacken auf Ven einen Liegeplatz zu finden, sollte das nicht klappen, werden wir Rungsted nördlich von Kopenhagen versuchen.

Danach wollen wir nach Möglichkeit für mindestens zwei Tage nach Kopenhagen Christianshavn. Ich habe soeben eine SMS an den Hafenmeister geschrieben, der mir morgen mitteilen wird, ob das klappt oder nicht. Wenn möglich würde ich die NYALA auch bis zum 24. August, also bis zu unserer Rückkehr vom Heimflug zur Beisetzung von Nici's Vater dort liegen lassen. Ich bin gespannt...

Sonntag, 17.08.:

Nachdem wir gestern Abend noch sehr kontrovers über unsere momentane Situation diskutiert hatten, ich mir noch manchen – teilweise durchaus berechtigten Vorwurf anhören musste – war mein Maß an Diskussionen allmählich voll. Soll ich die Konsequenzen ziehen, diese Beziehung kaputtgehen lassen und neu anfangen oder lieber die Faust in der Tasche ballen und darum kämpfen? In der Vergangenheit bin ich oft den vermeintlich einfachen Weg gegangen und habe mich für das Motto „Neues Spiel, neues Glück“ entschieden.

Rückblickend war das zwar bequem und auch abwechslungsreich, wirklich glücklich hat es mich aber nicht gemacht. Bei Nici weiß ich ganz genau, dass sie das Herz eigentlich am absolut rechten Fleck hat und nur so fies zu mir war, weil ich sie wahrscheinlich vorher überfordert habe. Kern des Problems waren immer wieder ihre noch mangelnde Erfahrung beim Segeln, insbesondere auf größeren Booten und mein oft zu ruppiger Ton, wenn ich dann einen gemachten Fehler kommentiert habe.

Absolut berechtigt fragt sie mich, ob derartige Situationen auch in meinen letzten Beziehungen zu Problemen geführt haben. Ja, das haben sie und mein offensichtlich suboptimaler Umgang damit haben mich mindestens zwei eigentlich aufbaufähige Beziehungen gekostet. Das soll mir nicht nochmal passieren, schon gar nicht mit Nici.

„Kämpfen für die Beziehung“ heißt die gegen Mitternacht von mir getroffene Entscheidung. Ich ziehe aus meiner „Schmollecke“ im Salon wieder ins Vorschiff, nehme die schon schlafende Nici in den Arm und hoffe, dass wir - mit etwas mehr Empathie von meiner Seite – wieder in die richtige Spur kommen.

Beim Aufstehen um halb sieben haben wir nach anderthalb Tagen sehr ernster Auseinandersetzungen wieder gute Laune. Wir stehen auf, duschen an Bord und frühstücken in Ruhe. Im Anschluss nimmt Nici sich die Seemannschaft vor und beschäftigt sich mit dem Kapitel „Festmachen“, was mich wirklich freut.

Ich übernehme deshalb gern auch einen Teil der sonst von ihr erledigten Aufgaben und bereite das Auslaufen allein vor. Um halb zehn machen wir uns auf den nur acht Meilen langen Weg nach Kyrkbacken auf Ven. Schon im Hafen haben wir uns überlegt, dass wir die Baumpersenning vom Groß erst gar nicht abnehmen. Entweder ist genug Wind, um vor dem Wind mit der Genua nach Ven zu eiern oder wir nehmen gleich das Rütteleisen.

Auf dem Sund weht nur ein schwaches Lüftchen aus Nord, nicht genug zum Segeln. Also die Unterwassergenua an... Als der Wind endlich zunimmt, sind es nur noch zwei Meilen bis Kyrkbacken. Dafür lohnt das Ausrollen der Genua nun nicht mehr. Stattdessen bereiten wir uns in Ruhe auf das Anlegemanöver, gerüstet für alle Eventualitäten, vor.

Schon vor der Ansteuerung von Kyrkbacken sehen wir, dass der Hafen zumindest nicht gerammelt voll ist. Außerdem laufen immer wieder auch Yachten aus, die allerdings überwiegend viel kleiner sind als wir. In der recht engen Hafeneinfahrt kommen uns gleich drei auslaufende Boote entgegen, eines davon ein Motorboot, was mit geringer Fahrt aber reichlich Abdrift auf uns zutreibt. Weiter nach Steuerbord ausweichen kann ich nicht, dann würde ich auf die Mole fahren. Mit zwei Metern Abstand passiert uns die Motorkutsche in Luv. Unverständlich, warum die Steuerfrau nicht entweder mehr vorgehalten und/oder etwas mehr Gas gegeben hat.

Wir finden eine wunderbare Box auf der Nordseite des Hafens, lang und breit genug und fast genau im Wind gelegen. Um 11:10 liegen wir fest auf dieser schönen kleinen Insel. Unter der Steuerbordsaling weht natürlich wieder die schwedische Gastflagge. Im Hafen liegt eine deutsche Hallberg Rassy, die sich wohl vernavigiert hat. Die glauben – zumindest der Gastflagge nach zu urteilen – noch in Dänemark zu sein.

Der noch relativ leere Hafen füllt sich in den nächsten Stunden sukzessive. Mit Ausnahme von uns und der HR36 „Lyngsletten“ vom GFK Classics-Vorsitzenden Martin Horstbrink sieht man von allen deutschen Landsleuten (insgesamt sechs) nur haarsträubende Anlegemanöver. Man hat das Gefühl, dass hier völlig unerfahrene Leute mit vergleichsweise großen Booten unterwegs sind, die das Handwerk aber nicht von der Pike auf erlernt haben. Furchtbar!

Bei schönstem Sommerwetter verträdeln wir den Tag in Kyrkbacken, essen abends an Bord gebratenen Dorsch mit Bratkartoffeln und Salat und lassen es uns einfach gut gehen. Leider steht noch die Zusage von der Wilders Plads Marina in Kopenhagen für die nächsten Tage aus. Das soll sich morgen Vormittag entscheiden.

Es geht – wie fast immer – früh auf die Kojen.

Montag, 18.08.:

Der stete Tropfen höhlt den Stein! Nach dem Auslaufen aus Kyrkbacken – leider wieder ohne Wind – schreibe ich die dritte SMS an die Christianshavn Marina und formuliere erneut mein Anliegen. Diesmal ist der wahre „Havnefogded“ Thomas der Diensthabende und bietet uns einen Liegeplatz von heute ab 12 Uhr bis zum 23. August um 12 Uhr an.

Da unser Rückflug nach Kopenhagen schon planmäßig erst um 11:15 Uhr landen soll, wird es mit dem Auslaufen um 12 Uhr auf jeden Fall sehr eng. Ich schreibe Thomas, dass wir wegen einer Beerdigung nach Hause fliegen müssen und alles daran setzen werden, um 12 Uhr am 23. August tatsächlich auszulaufen. Trotzdem verspreche ich dies ausdrücklich NICHT. Den Rest wollen wir am Nachmittag persönlich miteinander besprechen.

Zufrieden brummt uns der YANMAR Richtung Kopenhagen und dann durch das Kronløbet, was jahrzehntelang ausschließlich der Großschifffahrt, respektive den Kreuzfahrtschiffen, vorbehalten war. Sportboote hatten deshalb, ohne Wenn und Aber ausschließlich das Lynetten-Løb südlich der Trekroner-Festung zu nutzen.

Während des Ein- und Auslaufen von Kreuzfahrtschiffen wird die Engstelle im Kronløbet für die Sportschifffahrt gesperrt, was mit drei roten übereinander blinkenden Lichtern auf einem Pfahl an den Enden der Fahrinne signalisiert wird. Kurz vor unserem Einlaufen überholt uns ein Kreuzfahrer, der dann für eine kurze Wartezeit von uns verantwortlich ist, was aber nicht weiter tragisch ist. Nach ein paar Minuten dürfen wir weiterfahren.

Es geht vorbei am Langelinie-Yachthafen, der Kleinen Meerjungfrau und dem Mærsk-Verwaltungsgebäude an Steuerbord, während an Backbord erst die königliche Yacht „Danebrog“ und dann die neue Oper vorbeigleitet. Danach biegen wir nach links ab Richtung Christianshavn.

Tatsächlich ist die uns zugewiesene Box Nummer 86 frei, allerdings auch reichlich kurz für unsere Bootslänge. Das Heck steht zirka zwei Meter über die Pfähle hinaus in den Kanal.



Wege nach Kopenhagen von See kommend: Das einzig derzeit nutzbare Fahrwasser ist das nördlich von der Trekroner-Festung laufende „Kronløbet“. Das südlich verlaufende Lynettenløbet ist wegen Baumaßnahmen gesperrt.

Die Brücke wird mindestens stündlich, jeweils zur vollen Stunde geöffnet, außerhalb der Rush hour auch bei Bedarf zur halben Stunde. Im Christiansholm-Kanal ist die Hölle los. Ein Ausflugsboot nach dem anderen passiert unser Heck mit flotter Fahrt. Bei den „Kutschern“ dieser Boot mache ich mir allerdings keine Sorgen um das Boot, die wissen, was zu tun ist.

Im Gegensatz dazu wissen das die Mieter etwa 6m langer, mit Elektroaußenborder betriebener Leihboote nicht so genau. Manche dieser „Leihmöhren“ kommt uns gehörig nahe; damit meine ich 20 Zentimeter und weniger.

Mein Gefühl sagt mir, dass ich mir überlegen sollte, wie ich unser Heck vor „feindlichen Angriffen“ schützen kann. Mit insgesamt vier Fendern - drei an Steuerbord, weil die meisten potentiellen Gegner von da kommen und einem an Backbord – und allen im Cockpit hängenden Bändseln bastele ich einen

hoffentlich wirksamen Rammschutz für die besonders empfindliche Spiegelecke, wo das Gelcoat schon bei geringen Rammings abplatzen würde.

Dann gehen wir ein Stückchen weit Richtung Stadt, weil ich Nici zeigen möchte, wo es den nächsten Supermarkt, den besten Bäcker und die nächste U-Bahn Station gibt. Dort wollen wir uns auch gleich über die Fahrtmöglichkeiten zum Flughafen schlau machen. Als wir aus dem U-Bahn-Schacht wieder an das Tageslicht kommen, sehe ich eine Pölserbude. Da muss ich SOFORT hin, endlich die ersten beiden Risted Hot Dogs des Jahres essen.

Als ich mir die beiden Appetithäppchen genüsslich hinter die Knabberleiste schiebe, sehe ich ein Poster für ein Julian Marley Konzert, was morgen unter dem Titel „A Bob Marley Celebration“ stattfinden soll. Der Veranstaltungsort „Den Grå Hal“ liegt quasi um die Ecke im weltweit bekannten Freistaat Christiania. Das Beste ist, dass ich noch zwei Tickets für das Konzert online ergatteren kann.

Als ich Nici davon erzähle, ist sie zunächst etwas skeptisch. Konzert im Kifferviertel? Kurzerhand zeige ich ihr das wirklich nur einen Steinwurf weite Christiania. Hier haben 1971 eine Reihe Hippies ein leer stehendes Kasernengelände besetzt und zum Freistaat ausgerufen. Harte Drogen und Schusswaffen verboten, ansonsten total liberal, ja fast anarchistisch.

Es ist eine wirklich coole Atmosphäre auf dem weitläufigen Gelände, was wirklich etwas von einem eigenen Staat hat. Die legendäre Pusher Street, eine Art Marktplatz, wo man bis Anfang 2023 vom Saatgut, über sämtliches benötigte Zubehör, Haschisch und Marihuana in allen Qualitäten und Mengen bis zu fertig gebauten Joints alles kaufen konnte, was das Kifferherz begehrte, gibt es nicht mehr.

Da wo früher die Dealer mit Ihrem Bauchladen oder kleinen Buden standen, gibt es nun Schmuck und Kunstgewerbe-Stände. Lediglich der „Zion Train“ verkauft – angeblich offiziell lizenziert – noch das klassische Sortiment der ehemaligen Pusher Street. Grund für die Auflösung waren nicht etwa staatliche Restriktionen, sondern eine zunehmende Kriminalität rivalisierender Rockerbanden. Hells Angels und Bandidos wollten wohl den Markt kontrollieren, was den Christianitern nicht passte. Per „Volksentscheid“ wurde die Pusher Street dann dicht gemacht.

Überhaupt hat sich einiges verändert. Das Viertel wirkt sauberer als noch vor einigen Jahren und auch das Besucherklientel hat sich komplett verändert. Kreuzfahrtgäste hätte man hier früher nicht getroffen, auch offizielle Führungen in verschiedenen Sprachen gab es damals nicht. Stattdessen saßen vor dem Café Woodstock – was es immer noch gibt – Typen im Nadelstreifenanzug neben augenscheinlich Obdachlosen und rauchten gemeinsam einen Joint nach dem anderen.

Zumindest am heutigen Nachmittag sehe ich bei unserem Besuch höchstens eine Handvoll kiffender Menschen, sehr angenehm. Das unvergleichlich coole Flair ist aber geblieben, das bestätigt selbst meine sonst eher sehr bodenständige Liebste.

Zurück an Bord lese ich mich ein wenig über Julian Marley schlau, der als einer der jüngsten Kinder von Bob Marley während dessen Exil in England gezeugt wurde und nicht Bob Marleys Frau Rita zur Mutter hat. Schon mit fünf Jahren hat Julian laut Wikipedia seine erste Single aufgenommen und für sein Album „Color of Royal“ sogar einen Grammy erhalten. Zur weiteren Einstimmung auf das Konzert lade ich mir das Album herunter und frage mich, ob das morgen wirklich eine Bob Marley Celebration werden wird.

Das noch ausstehende Gespräch mit dem Hafenmeister Thomas verläuft mehr als positiv. Wir dürfen nicht nur ein oder zwei Stunden, sondern einen ganzen Tag länger bleiben. Die Hafengebühr ist mit 2.500 Dänenkronen für sechs Tage, umgerechnet knapp 340 Euro allerdings auch ganz ordentlich.

Zum Abendessen lädt mich Nici in ein nettes kleines Restaurant am Wilders Kanal, einem Stichkanal um die Ecke ein. Hier gibt es leckere Snacks in der schon etwas gehobenen Preisklasse. Sehr lecker, aber auch ordentlich teuer. Beim Warten auf Essen besprechen wir das Programm für morgen.

Dienstag, 19.08.:

Wie immer sind wir früh auf und nehmen die Dusche insbesondere wegen den nicht so tollen „Facilities“ im Hafen lieber an Bord. Dann kommen die Fahrräder aus der Backskiste. Das E-Faltrad muss ein wenig aufgeladen werden, also ist erst der unmotorisierte Bronco dran, mit dem Nici dann zum Bäcker fährt, während ich das andere Rad aufbaue.

Nach dem leckeren Frühstück machen wir uns auf die Socken bzw. treten in die Pedale. Wir erkunden kurz den Nyhavn und das königliche Schloss, dann geht es vorbei am Gefion-Brunnen und der kleinen Meerjungfrau, einem der Hauptwahrzeichen der Stadt, zum Langelinie-Yachthafen, wo wir beide schon mehrfach waren.

Dann steht der Besuch des neuen Freiheitsmuseum an, das die Geschichte des dänischen Widerstandes gegen das Naziregime in Dänemark nach der deutschen Besetzung im Jahr 1940 erzählt.

Das „alte Freiheitsmuseum“ fiel 2013 einer Brandstiftung – mutmaßlich von Neonazis – zum Opfer, die Täter konnten jedoch trotz sehr intensiven Ermittlungen nicht gefasst werden. Schon das alte Museum hat mich bei früheren Besuchen nachhaltig beeindruckt und nach jedem Besuch ein komisches Schuldgefühl in mir hinterlassen, obwohl weder ich selbst noch meine Eltern mütterlicher- oder väterlicherseits irgendetwas mit den Nazis zu schaffen hatten, im Gegenteil. Mein Opa väterlicherseits war selbst im Widerstand, obwohl seine Brüder alle NSDAP-Mitglieder und begeisterte Nationalsozialisten waren.

Das neue Museum toppt das alte um Längen. In verschiedenen Episoden kann man per Audio- und Videoguide das Leben von vier jungen Widerstandskämpfern (davon zwei Kommunisten) und einem dänischen Nazi verfolgen. Von den vier Widerstandskämpfern haben nur drei das NS-Regime überlebt, der Nazi wurde wegen mehrfachem Mordes später durch Erschießen hingerichtet.

Als ich aus dem Museum rauskomme, habe ich – erneut - eine Gänsehaut. Ziemlich nachdenklich setzten wir uns wieder auf die Fahrräder und radeln gemächlich parallel zur Waterfront in zweiter Reihe Richtung Kongens Nytorv, wo die tolle Fußgängerzone Strøget ihr östliches Ende hat.

Diese Fußgängerzone war bei ihrer Eröffnung im Jahr 1962 mit einer Länge von mehr als einem Kilometer die längste Europas und beeindruckt auch heute noch mit ihrer Vielzahl an zum Teil sehr exklusiven Läden. Jede Marke von Weltruf, egal ob für Bekleidung, Handtaschen, Lederwaren, Haushaltswaren, Unterhaltungselektronik oder Luxusuhren hat eine Dependence auf dieser Shopping-Meile.

Nach etwa zwei Dritteln biegen wir rechts zu den Markthallen ab, wo wir uns einen Mittagssnack gönnen. „Fish & Chips geht immer“, meint Nici und trifft damit die Auswahl, die auch mir zusagt. Um uns nicht zu sehr zu verausgaben – heute Abend geht es ja zum Konzert – radeln wir zum Schluss vorbei an Rathaus und Tivoli über die Knippelsbro zurück zum Schiff.

Kaum wieder an Bord, rumst es achtern. Wie schon befürchtet ist uns eine „Leihmöhre“ mit einer asiatisch aussehenden Familie in den Spiegel gefahren. Nach erster Inspektion gebe ich fälschlicherweise Entwarnung, Gelcoatschäden hat es nicht gegeben.

Ein Nachbar, der das Drama genau beobachtet hat berichtet – leider erst nachdem ich den Verursacher „freigelassen habe“ - , dass der Blödmann in die Halterung vom Hydrogenerator gefahren ist, der nun wackelt und tatsächlich deutliche Spuren von fremden, dunklen Gelocoat aufweist. Die Grundplatte am Spiegel ist so verbogen, dass ich den Generator ohne Gewalt nicht mehr abnehmen kann. Trotzdem scheint der Spiegel unbeschädigt. Hoffentlich bleiben uns weitere Rammings – speziell während unserer dreitägigen Abwesenheit – nun erspart.

Am späten Nachmittag gönnen wir uns ein kurzes Schläfchen, um für den Abend fit zu sein oder zu werden.



Julian Marley-Konzert in Christiania

Mittwoch, 20.08.:

Das Konzert am gestrigen Abend entsprach leider nicht ganz unseren Erwartungen, war aber trotzdem cool und vor allem auch interessant. Einlass sollte schon um 19:00 Uhr sein, was sich aber um eine gute halbe Stunde verzögert hat.

Mehr oder weniger pünktlich startete dann ein dänisches Reggae-Trio mit Playbackmusik, aber Live-Gesang. Die haben den geschätzt 800 Leuten in der Halle, die längst nicht ausverkauft war, schon mal ordentlich eingeheizt. Irgendwie waren das schräge, aber auch lustige Vögel, die eine ausdrucksstarke Bühnenschow lieferten. Wir fanden es irgendwie komisch, wenn hellhäutige Menschen Reggae spielen.

Dann gab es eine kurze Umbau- und Stimpfpause in der dann die Band von Julian Marley auf die Bühne kam. Endlich richtige Rastamänner und Frauen, gute Musiker dazu. Leider wurde trotz offiziellem Rauchverbot in der Halle reichlich gekifft, was uns gestört hat. Um uns herum wurde eine Tüte nach der anderen angezündet. Darüber konnte auch unser Top-Sitzplatz auf einem Balken über der Zuschauermenge nur bedingt hinwegtrösten.

Deshalb sind wir auch eher gegangen und haben unsere grasverseuchten Klamotten gleich in die Waschmaschine gesteckt. Schön war es trotzdem...

Aufgestanden wird heute morgen erst nach acht Uhr, für unsere Verhältnisse schon am späten Vormittag. Statt frischer Brötchen gibt es heute Brot aus unserem Vorrat, was nun auch endlich mal vertilgt werden muss, wenn wir es nicht an die Enten verfüttern wollen.

Danach wird Wasser gebunkert und das Deck auf dem Vorschiff geschrubbt, wo unsere Fahrräder deutliche Reifenabriebspuren hinterlassen haben. Nach rund 2.500 Seemeilen und drei Monaten unterwegs ist es die erste Schrubb-Aktion auf dem Vorschiff. Auf meinen Teakdecks bin ich in den vergangenen Jahren immer alle zwei bis drei Wochen abwechselnd mit grüner Seife oder mit Teak-Brightener und einem feinen Schleifschwamm rangegangen, um das Deck in einem sehr ansehnlichen Zustand zu halten. Natürlich fehlt mir noch die Langzeiterfahrung, doch auf den ersten Blick ist das PVC-Deck praktischer und pflegeleichter bei vergleichbar gutem oder sogar besseren Grip für die Füße.

Das Highlight des heutigen Tages ist eine touristische Hafen- und Kanalfahrt mit einem echt schrillen Führer auf einem ziemlich vergammelten Ausflugsboot. Der Guide kommt aus Stuttgart und spricht fließende deutsch, englisch und dänisch. Zu jeder Sehenswürdigkeit erzählt er launisch lustige Geschichten, egal ob die eigentliche Story lustig, traurig oder gar tragisch war. Wir haben eine Menge Spaß gehabt.

Anschließend trennen sich unsere Wege, Nici möchte nochmal durch die Fußgängerzone bummeln, mich zieht es zurück an Bord, wo ich noch ein paar Dinge erledigen möchte. Als ich gerade dabei bin, mein Fahrrad wieder zusammenzupacken, spricht mich ein Seglerpärchen aus Coesfeld an, die mit ihrer Comfortina 35 im Lynettenhavn, einem der großen Yachthäfen von Kopenhagen liegen.

Die beiden in unserem Alter haben sich für eine gebrauchte Breehorn 37 interessiert, haben aber kein Boot gefunden, was in einem ansprechenden Zustand war und einigermaßen ins Budget gepasst hat. Sie sind ganz begeistert von dem, was sie von Land aus von der „NYALA“ sehen können. Gut möglich, dass sie selbst auch noch nach einer gebrauchten Breehorn 41 oder 44 suchen werden. Ich empfehle ihnen den direkten Kontakt mit Lars und Marc von der Werft.

Am späten Nachmittag gehen wir zur Streetfoodmeile an der Brücke, die Christiansholm mit der eigentlichen Hauptstadt verbindet. Nici entscheidet sich für frittierten Blumenkohl und eine Salatbowl, ich für ein paar Tacos und ein Baguette mit Hüftsteakstreifen. Besonders Nici ist wenig begeistert, zwei Stunden später weiß ich warum. Die Arme sitzt mit Durchfall auf dem Bordklo und verflucht ihre Wahl.

Inzwischen sind wir auch für den morgigen Flug nach Hause eingecheckt, um 13:30 Uhr geht unser Flieger nach Düsseldorf.

21.08.2025

Um elf Uhr verlassen wir die „NYALA“, die uns nun auf den Tag genau drei Monate – bei Nici war es eine Woche weniger - ein prima Zuhause war. Ich kontrolliere nochmals alle Fender (besonders die zusätzlichen „Anti-Ramming Fender“ am Spiegel), alle Leinen und nehme die Nationale und die Gastflagge weg.

Dann laufen wir zur Metro-Station und sind eine halbe Stunde später am Flughafen Kastrup. Der Flughafen wirkt ein wenig unübersichtlich, der Weg zu den drei Terminals geht – verständlicherweise – in verschiedene Richtungen, es scheint jedoch nur eine zentrale Sicherheitskontrolle für alle Terminals zu geben. Auch das Gate für unseren Flug ist eine Stunde vor Abflug noch unklar. Aber alles klärt sich mit dänischer Gelassenheit und unser Flieger geht nicht nur pünktlich in die Luft, sondern landet auch noch pünktlich.

Per UBER-Taxi geht es dann vom Flughafen für Nici nach Hause und für mich zur S-Bahnstation Hochdahl-Millrath, wo mir die S-Bahn vor der Nase wegfährt. Wäre ich eine Minute eher angekommen, hätte ich sie noch bekommen. So sehe ich nur die Rücklichter. Die nächste S-Bahn fährt leider erst eine halbe Stunde später und dann nicht bis Schwelm, sondern nur bis Wuppertal-Oberbarmen, wo ich erneut fast zwanzig Minuten warten muss. Ähnlich gestaltet sich das bei meiner Ankunft am Schwelmer Bahnhof, wo ich auf den nächsten Bus, der in die Nähe meines Hauses fährt, wiederum zwanzig Minuten warten muss.

Entnervt will ich ein Taxi nehmen, aber es ist keins da. Fünf Minuten später kommt dann ein Taxi und fährt mich für knapp fünfzehn Euro nach Hause. Dort erwarten mich zwei, zumindest zum Teil heruntergefallene Gipsputzdecken. Sowohl in einem der Kinderzimmer, wie auch in der Abstellkammer neben der Küche hat der Putz die Haftung auf dem Beton verloren und ist nach nunmehr elf Jahren runtergefallen.

Meine Tochter Ylva hilft mir beim Aufräumen und Saubermachen, bevor ich mit ihr in der Schwelmer Oberstadt im „Müöllendieck“ zum Abendessen gehe. Wir genießen beide unsere ersten Pfifferlinge in diesem Jahr, Ylva mit einem veganen Schnitzel und ich mit einem Stück Rinderfilet. Dazu erhalten wir beide knusprige Pommes und einen leckeren Salat, ein kleiner Traum, der den ansonsten bescheidenen Tag rettet. Nun freue ich mich auf mein Bett, die Tagesschau und das Heute-Journal.

Freitag, 22.08.:

Heute ist die Beisetzung von Nici's Vater. Um zum Friedhof nach Wuppertal-Cronenberg zu kommen, holt mich Nici's Freundin Netti um halb neun zu Hause ab. Die Beisetzung ist um halb zehn und findet bei feinstem Wetter in sehr stimmungsvoller Atmosphäre statt. Nach der Beisetzung geht es in ein nettes Café in der Nähe, wo es ein Kaffeetrinken mit Frühstück, Suppe und Kuchen gibt.

Im Anschluss sind wir noch eine Stunde bei Nici's Mutter, die sich an diesem sicher auch für sie nicht leichten Tag sehr wacker geschlagen hat. Danach fahren wir zu Nici nach Hause, wo ich erfahre, wie ernst die Situation für unsere Beziehung ist. Nici hat ihren Söhnen und ihrer Mutter mitgeteilt, dass aus unseren weiteren Plänen „zu achtzig Prozen“ wohl nichts werden wird.

Wir hatten sicher die ein oder andere kleine Meinungsverschiedenheit, bei der sie mir auch vermittelt hat, dass sie sich eine „Beziehung auf Augenhöhe“ anders vorstellt. Ich finde, dass wir uns im Wesentlichen prima an Bord verstanden haben, womit ich aber – zumindest nach ihrem Empfinden – wohl gründlich daneben liege.

Wir beschließen in den nächsten Wochen BEIDE unser Bestes zu geben, um unsere Träume doch realisieren zu können. Ich kann trotzdem keinen Hehl daraus machen, dass ich es mehr als nur unpassend finde, dass ihre Familie eher vom Ernst der Lage wusste, als ich selbst als unmittelbar Betroffener. Offen gestanden habe ich Angst, wieder eine Beziehung vor die Wand zu fahren und dann erneut vor einem Scherbenhaufen zu stehen.

Immerhin schlafen wir friedlich nebeneinander ein, für uns beide war es ein anstrengender Tag.

Samstag, 23.08.:

Nach einer unruhigen Nacht – ich habe viel über meine/unsere Situation nachdenken müssen und dementsprechend wenig geschlafen – fährt Nici zum Grab ihres verstorbenen Mannes, der heute Geburtstag hat. Eine gute Stunde später steht das UBER-Taxi vor der Tür und fährt uns wieder zum Flughafen Düsseldorf.

Diesmal fliegen wir mit einer deutlich größeren Maschine von SAS, sind wieder pünktlich in der Luft und am Boden. Anderthalb Stunden später stehen wir in Christianshavn im Supermarkt und kaufen ein paar Dinge für die nächsten Tage ein. Zurück an Bord realisieren wir den Trubel, der am Wochenende im Kanal herrscht. Am Spiegel sehen wir keine neuen Schrammen, aber es sieht mir so aus, als wenn uns nochmal jemand in die Halterung des Hydrogenerators gefahren wäre. GRRR!

Zum Essen kochen wir uns Spaghetti Bolognese und freuen uns, wieder an Bord zu sein. Morgen geht es nach sechs Tagen ohne Segeln endlich wieder auf See. Auf dem Plan steht das 37 Seemeilen entfernte Rödvig, wo wir mit einem Schrick in den Schoten und frischer Brise in fünf bis sechs Stunden ankommen sollten. Wir lassen offen, ob wir die Brückenöffnung um acht oder um neun Uhr nehmen wollen.

Sonntag, 24.08.:

Um halb sieben werden wir wach und überlegen sofort, ob wir nicht die „Siebenuhr-Brücke“ nehmen sollen. Nici ist dafür, also Gas geben. Schnell wird die „NYALA“ auslaufklar gemacht und tatsächlich stehen wir um drei Minuten vor sieben vor der Brücke; der Brückenwärter hat schon mit der Öffnung begonnen.

Erst nach Passieren der Brücke fangen wir mit dem eigentlichen Seeklarmachen an, räumen zehn (!! Fender, diverse Leinen und Bändsel weg. Dabei läuft der Diesel nur „langsame Fahrt voraus“. Vor dem Hotel „Admiral“ liegen gleich sechs 12m-R-Yachten, da müssen wir noch einen Abstecher hin machen. Mir bekannt sind die „Anita“, die „Vanity“ und die „Nini Anker“, die anderen drei kenne ich nicht. Diese drei liegen auch innen im Päckchen, deshalb fällt die Identifizierung schwer. Keine der drei Schönheiten hat den Namen oder die Segelnummer auf dem Baum stehen.

Wir laufen immer noch unter Motor auf das Kronløb zu, was wir heute ohne Wartezeit sofort passieren dürfen. Direkt nach der Durchfahrt der engsten Stelle setzt Nici das Groß. Wir sind erstaunt, dass die Bauarbeiten an der neu aufzuschüttenden Insel „Lynettenholm“, die wohl in erster Linie dem Hochwasserschutz dienen soll, auch am Sonntag nicht ruhen. Stattdessen sind einige Langarmbagger auf Schwimmpontons im Einsatz, die grobes Gestein im Sund versenken.

Bald rollen wir auch die Genua aus und rauschen bei halbem Wind mit siebeneinhalb bis acht Knoten auf die Drogden-Rinne zu. Laut Wetterprognose von Wetterwelt sollte es nun in Böen gerade mal mit siebzehn Knoten wehen, die haben wir nun aber schon durchgehend. Bevor wir südlich von Dragør anluven müssen, binde ich erst das erste und wenige Minuten später das zweite Reff ins Groß.

Da „NYALA“ auch gerefft nach dem Anluven noch über acht Knoten fährt, entscheide ich mich nicht nach Rödvig, sondern gleich bis Klintholm zu segeln. Auf dem Weg über die Fakse-Bucht flaut es dann mal kurz ab, zweites Reff ausgeschüttet, dann volles Groß. Fünf Meilen später segeln wir wieder im zweiten Reff, weil es inzwischen mit geschätzten sieben Windstärken weht.

In der Abdeckung von Möns Klint berge ich das Groß komplett und reffe auch die Genua ein gutes Stück ein. Mir graut ein wenig davor, südlich vom Leuchtfeuer Möns Klint rund 90° höher ranzumüssen. In der Seekarte sind riesige Stellnetzreihen eingezeichnet, die zugehörigen Bundgarnpfähle, die ich aus früheren Jahren noch in Erinnerung habe, sind allerdings nirgenrwo zu sehen. Komisch, sind alle beseitigt worden oder nur im Eisgang dicht unter der Wasseroberfläche abgeknickt???

Nur unter Maschine bolzen wir die letzten drei Meilen gegen den inzwischen mit durchgängig sieben Windstärken wehenden West genau gegenan. Es bleibt dabei, keine Pfähle zu sehen. Trotzdem sind wir vorsichtig und fahren südlich der noch eingezeichneten Stellnetzreihen vorbei und erreichen auch sicher die Hafeneinfahrt.

Wir haben Glück und finden einen sehr guten Liegeplatz im Wind längsseits an der HR352 „Lotta“, die wir schonmal in Schweden gesehen haben. Die beiden netten älteren Herren an Bord sind heute aus Gislövsläge gekommen und auch erst seit einer halben Stunde fest. Mit einer Achterleine auf dem Pfahl und Vorleine und Achterspring auf dem Steg sowie fünf Fendern an Steuerbord liegen wir sicher und können uns nun das Hafenkino anschauen.

Eine Yacht nach der anderen kommt mit teilweise haarsträubenden Manövern in den Hafen. Seemannschaft? Zumindest teilweise sehr mangelhaft!



Nach dem Bezahlen des Hafengeldes legt sich Nici auf die Koje, sie hat wohl einen leichten Magen-Darm-Infekt und fühlte sich schon den ganzen Tag nicht wirklich fit. Ich habe versucht, sie so weit wie möglich zu schonen. Trotzdem habe ich wieder eins über den Deckel bekommen. Es ist nicht immer leicht! Kaum hatte ich wieder Zuversicht gewonnen gibt es den nächsten Krach...

Montag, 25.08.:

Nachdem ich gestern Abend in der Hafenkneipe mit unseren Nachbarn – die schon vorher nicht ins Glas gespuckt haben – ein Bier getrunken habe, habe ich ernsthafte Zweifel, ob die „Lotta“ tatsächlich um sieben Uhr auslaufen will. Wir stehen trotzdem um Viertel nach sechs auf und Duschen an Bord. Als Nici noch unter der Dusche steht – sie hatte mir wie fast immer den Vortritt gelassen -, beginne ich mit den Auslaufvorbereitungen. Viele Yachten sind schon unterwegs, ob die wohl alle nach Hause müssen oder liegt es vielleicht daran, dass der Wind über den Tag zunehmen soll?

Ich entscheide mich dafür, es zunächst nur mit der Genua zu probieren, das Groß ist aber auch schon – im ersten Reff – klar zum Setzen.



Klintholm am Nachmittag...

Um 06:50 sind wir fast auslaufklar, als sich auf der „Lotta“ die ersten beiden noch etwas zerknittert aussehenden Seeleute aus dem Niedergang schälen. Der Nachbar wirft unser Landanschlusskabel und die Achterspring rüber und schon fahren wir los. Ganz in Ruhe drehen wir noch zwei Runden im Hafen, damit meine Liebste genügend Zeit hat, auch das Vorschiff seeklar zu machen.

Noch in der Hafeneinfahrt rollen wir die Genua aus. Da bemerke ich, dass das von mir selbst (wegen des Schwaden des Wasserkochers) geöffnete Kombüsekluk nicht verschlossen ist. Kein Problem, schnell runter gesprintet und verriegelt, weiter geht es.

Nur auf der Genua haben wir zu wenig Druck im Boot und dümpeln mit mageren fünf Knoten gen Südwest. Mit dem gerefften Groß fängt die „NYALA“ an richtig zu segeln. Trotz der suboptimal geschnittenen Genua und der aus meiner Sicht zu weit innen stehenden Genuaschiene laufen wir mehr Höhe als die Mitbewerber (die allerdings teilweise auch deutlich kleiner als wir sind) und ganz erheblich schneller. Ein innerliches Grinsen macht sich in mir breit, als Logge und GPS hoch am Wind zwischen sieben und siebeneinhalb Knoten anzeigen. Was für ein prima Boot, denke ich verschmitzt.

Teils unter Autopilot, teils von Nici manuell gesteuert, laufen wir auf die östliche Ansteuerung des Grönsundes zu. Zunächst können wir höher als erforderlich steuern, etwa zwei Meilen vor der Ansteuerung fängt der Wind jedoch plötzlich an zu schralen. Das bedeutet zwar einen kleinen Umweg,

ich hoffe jedoch, dass wir dann zumindest das erste Stück zwischen Hestehoved und Harbølle Pynt segeln können.

Als die erste Tonne der Rinne an Steuerbord querab liegt, fahren wir eine Wende und versuchen unser Glück. Nach zwei Minuten auf gutem Kurs dreht der Wind zurück. Mist, die letzten fünf Meilen müssen wir unter Maschine laufen. Wir rollen erst die Genua ein und bergen dann auch das Großsegel.

Dankenswerterweise ist kaum Strom im Grönsund und das kleine bisschen Restströmung ist mit uns. Manchmal hat man hier bis zu drei Knoten Strom. Wenn man dann noch gegen viel Wind andampfen muss, wird es mühsam.

Als wir vor der Rinne zu Fischereihafen von Stubbeköbing stehen, kommen auf einmal mindestens fünf Yachten aus dem Hafen. Prima, so können wir uns einen guten Platz aussuchen. Um viertel nach zehn liegen wir auf sechs Fendern und zwei Fenderbrettern längsseits an der Pier im Fischereihafen. Ein nettes Paar aus Kamen mit ihrer Aluyacht „Aquawitt“ hat unsere Leinen angenommen, sehr nett. Nici verlegt das Landstromkabel, ich spüle unsere Aufbauten ab.

Ich möchte mir mal die Füße vertreten und gehe zum Fischerei-Ausrüster und kaufe eine neue Dose seidenmatten Lack für die Bodenbretter. Irrtümlich hatte ich in Schweden zwar die richtige Lacktype, aber die falsche Oberflächenausführung erstanden. In paar Flickstellen in den Bodenbrettern glänzten viel zu stark, was sich auch durch vorsichtiges Anschleifen mit feinem Papier und Schleifvlies nicht korrigieren ließ.

Am Nachmittag legt neben uns eine ungepflegt wirkende Kieler Dufour 40 mit einer fünfköpfigen Familie neben uns an, obwohl noch an anderen Stellen Platz an der Pier gewesen wäre. Dann hätten diese Menschen aber wohl ein Fenderbrett haben oder einsetzen müssen, wozu die wohl keine Lust haben. Ich weise sie darauf hin, dass wir morgen recht früh loswollen. „Wann ist denn früh“ fragt die tonnenförmige Frau des Skippers. „Gegen sieben Uhr“ antworte ich wahrheitsgemäß. „Jost, die wollen um sieben Uhr morgen früh raus“ sagt die Matrone zu ihrem noch dickeren Mann. „Kein Problem“.

Damit lässt sich das Übel nicht mehr verhindern. Erst fahren sie uns in die Fender, dann verlegen sie ihr Landstromkabel durch unser Cockpit. „Wir haben leider kein längeres“. Das taucht dann auf, als sie mit dem ersten Kabel ein Problem haben. Das zweite wird nun vorn herum gelegt, das andere bleibt aber bei uns im Cockpit.

Danach setzt die Völkerwanderung ein. Mindestens sechsmal rennt die komplette Familie über unser Schiff, jedes Mal in Reling oder Decksbeschlägen hängenbleibend. Ein Sohn von diesem Traumpaar, zum Glück nicht so unförmig wie seine Erzeuger, läuft über die „NYALA“ ohne auch nur ein einziges Mal die Augen von seinem Handydisplay zu nehmen. Dementsprechend oft bleibt er hängen.

Am liebsten würde ich diese Nachbarn einfach losschmeißen, aber so staut sich meine Wut bis nachts um halb eins, da läuft der Alte nochmal an Land, wahrscheinlich weil sein Geschäft die Bordtoilette überfordert hätte...

Dienstag, 26.08.:

Als ich um zwanzig vor sieben mit dem Feuerzeug auf das Deck unserer geliebten Nachbarn klopfe – um sicher zu gehen, dass sie auch um sieben auslaufklar sind – ranzt mich der Nachbar an: „Ich höre gut, und wenn ihr um viertel vor sieben loswollt, dann sagt das gefälligst vorher!“ Natürlich muss seine Matrone nochmal über unser Deck trampeln, das ich vorher - auf den Knien rustschend - von dem Mist aus den Sohlen der Familie befreit hatte.

Der leichte Wind kommt wieder genau von vorn, ganz wie es Wetterwelt vorhergesagt hatte. Zum Glück sind es bis Vejrø nur 22 Seemeilen.

Auf der Fahrt dorthin führen wir ein sehr gutes Gespräch über einige Probleme, die wir während der letzten drei Monate miteinander hatten und die uns gestern noch an den Abgrund unserer Beziehung brachten. Wir hatten beide keine gute Nacht und haben viel nachgedacht. Das voneinander unabhängige Fazit war, dass wir uns trotz mancher Auseinandersetzung auch weiterhin wollen und zusammenhalten möchten. Wir sind beide sehr froh, dass wir zumindest vorerst wieder klar und nach vorn sehen können.

Um elf Uhr laufen wir in den kleinen, aber sehr feinen Hafen von Vejrø ein und können uns einen feinen Liegeplatz aussuchen. Die Insel in Privatbesitz bietet eine wunderschöne Landschaft, einen schönen Strand mit feinem Sand, ganz außergewöhnlich gute sanitäre Anlagen und Sitzgelegenheiten und Feuerstellen in unmittelbarer Nähe der Stege in mehr als ausreichender Menge. Für die 400 Kronen Hafengeld sind Leihfahräder (wenn denn welche verfügbar sind), Feuerholz und Grillkohle, Strom und Wasser und die Nutzung der sanitären Anlagen inklusive Waschmaschinen und Wäschetrocknern eingeschlossen. Man kann sich wirklich wohlfühlen in diesem wunderbar idyllischen exklusiven Hafen.

Die üppigen, gemessen an den Inklusivleistungen aber angemessenen Hafengebühren sorgen für ein etwas exklusiveres Publikum als beispielsweise auf den benachbarten Inseln Femø und Omø, die Gastboote sind entsprechend größer. Mit unseren dreizehneinhalb Metern Länge gehören wir gerade mal zum Durchschnitt.

Neben unseren „Freunden“ von gestern – von uns als Familie Flodder verunglimpft – laufen mit vorrückender Zeit immer mehr Boote ein, der Hafen füllt sich langsam. Am Nachmittag läuft ein altes kleines Motorboot mit einem dänischen Pärchen ein, was uns gegenüber festmacht. Im Bauch des Bootes tuckert ein – am Klang deutlich zu erkennender - alter Bukh-Diesel mit zwei Zylindern. Das tut er auch noch eine Viertelstunde später.

Die kleinwüchsige Frau des dänischen Bootes läuft aufgeregt durch den Hafen und spricht jeden an, ob er zufällig Ahnung von Motoren hätte, sie könnten ihren nämlich nicht ausbekommen. Ich verneine, erstens weil ich mich nicht als Motorspezialisten sehe, zweitens weil ich keine Lust habe den Nachmittag über einem alten öligen Diesel zu verbringen.

Zwei Deutsche helfen dem Pärchen. Der Stoppknopf hat ein Kontaktproblem, lässt sich aber nicht ohne Weiteres ausbauen. Das Drehen des Dekompressionshebels sorgt zwar für einen deutlichen Drehzahlabfall, mehr aber auch nicht. Auch das Zuhalten des Luftfilters hilft nicht weiter, weil der Motor noch ausreichend Nebenluft ziehen kann. Einen Absperrhahn am Dieseltank gibt es auch nicht.



Idylle auf Vejrø, meiner Lieblingsinsel im Smålands-Fahrwasser



Die beiden deutschen Helfer telefonieren mit Freunden und überlegen, ob sie die Leitungen der Einspritzdüsen an den Zylindern abschrauben sollen, die aber festgegammelt sind. Schlussendlich schrauben die beiden den Dieselfilter ab, dann ist endlich Ruhe.

Derweil haben Nici und ich Feuerholz und Grillkohlen geholt, Anmachholz gespalten und ein Feuer angezündet. Schon bald gesellen sich Timo (einer von den beiden Helfern), sein Sohn Luke und seine Frau Christina zu uns, mit denen wir einen netten Abend verbringen.

Neben uns legt eine große Contest namens „Ithaka“ an. Deren Eigner kommt mit seiner Frau vorbei, hält einen Moment an und spricht mich dann an: „Wo hast Du denn Deine Swan gelassen“. „Ich hatte nie eine Swan, aber eine Baltic 37. Kennen wir uns?“, frage ich zurück.

Der Typ ist Rainer, ein Osteopath aus Düsseldorf und früherer Stegnachbar von mir in Hindeloopen. Wir haben uns seit 2017 nicht mehr gesehen, er hat mich an meiner markanten Stimme erkannt. Auch mit ihm haben wir einen lustigen Schnack, in dem er begeistert von den fantastischen Segeleigenschaften seiner Contest schwärmt. Ich glaube ihm fast alles, dass er damit aber schon Höchstgeschwindigkeiten von 16 – 17 Knoten erreicht hat, erscheint mir allerdings fragwürdig.

Nach dem Dunkelwerden packen wir unsere Sachen zusammen und gehen glücklich an Bord. Es war ein toller Tag. Keiner von uns hätte nach dem Streit von vorgestern gedacht, dass wir einen so schönen und harmonischen Tag erleben würden.

Mittwoch, 27.08.:

Wieder laufen wir schon um sieben, diesmal als eines der ersten Boote, aus dem Hafen von Vejrö. Direkt nach der Hafeneinfahrt geht das ungereifte Groß hoch und dabei bleibt es auch erstmal, weil wir bis nach der Rundung der Nordspitze von Langeland fast platt vor dem Wind laufen. Gleich zu Anfang der Fahrt laufen wir nur unter dem Großsegel schon mehr als sechs Knoten und eigentlich wollen wir ja nur bis Lundeberg. Das wären bei unveränderter Geschwindigkeit dreieinhalb bis vier Stunden.

Nach der problemlosen Querung des Tiefwasserweges im Großen Belt hole ich mir noch eine neue Wetterprognose. Während die gestrige Prognose für den heutigen Tag komplett und für Donnerstag Vormittag noch Südost angesagt hatte, wird nun schon heute südrehender Wind und für morgen Flaute prognostiziert.

Nach kurzer Überlegung entscheiden wir uns den noch günstigen Wind zu nutzen und schon heute bis Svendborg zu fahren. Der für Lundeberg ideale Weg über das Riff zwischen Langeland und Fyn durch das Kobberdyb ist für Svendborg suboptimal, weil wir bei dem nun schon langsam rechtsdrehenden Wind Höhe verschenken würden. Deshalb fahren wir mit Südkurs an der Westseite von Langeland hoch am Wind bis zum Smørstakkeløb, nutzen die enge Passage durch diese Rinne und luven dann wieder an, um mit Kurs 208° die Südtonne am Thurø-Rev an Steuerbord liegenlassen zu können.

Wir haben einige Mitläufer, die alle weniger Höhe oder/und weniger Speed laufen als wir. Beim Überholen sehen wir allerdings, dass die Gegner deutlich kleiner sind als wir, also nur verhaltene Freude.

Um 12:45 Uhr laufen wir in den Stadthafen von Svendborg ein, der erwartungsgemäß noch relativ leer ist. Unsere „Gegner“ von eben, eine schnelle Dehler 39 und eine ebenfalls fixe Kaskelot loben beide nach dem Anlegen die Segeleigenschaften der Breehorn 44. Die Eigner von der Kaskelot, einer davon Bootsbauer bitten um einen Besichtigungstermin an Bord.

Erst danach – beide sind sehr angetan – gehen wir zu Bendixen’s Fischimbiss, um den obligatorischen „Warmen Fischteller“ zu essen. Am Nachmittag bekomme ich auf dem Steg einen frischen Haarschnitt und Nici zur Belohnung ein leckeres Eis. Der Skipper hat sich nach Qualen beim Ausdrücken durch Nici auch eins, sozusagen als Schmerzensgeld verdient.

Zum krönenden Abschluss des Tages gehen wir auf ein Konzert auf der Welle am Hafen, was von der Svendborg Kommune, der Bank von Fünen und ein paar weiteren Sponsoren finanziert wurde. Eine junge kanadische Sängerin und Songwriterin singt wunderschöne Folkballaden, die alle irgendwie mit Familie zu tun haben und begleitet sich dabei selbst auf der Westergitarre. Bei den letzten drei Songs wird sie noch von einem alten Svendborger mit einer Dobro-Gitarre unterstützt. Es war das letzte Konzert der diesjährigen Saison auf der Welle. Ein paar Youtube-Videos der aus meiner Sicht sehr talentierten Kanadierin gibt es unter www.ajayemusic.com



Konzert von Ajaye aus Kanada auf der Welle in Svendborg, im Hintergrund unsere „NYALA“

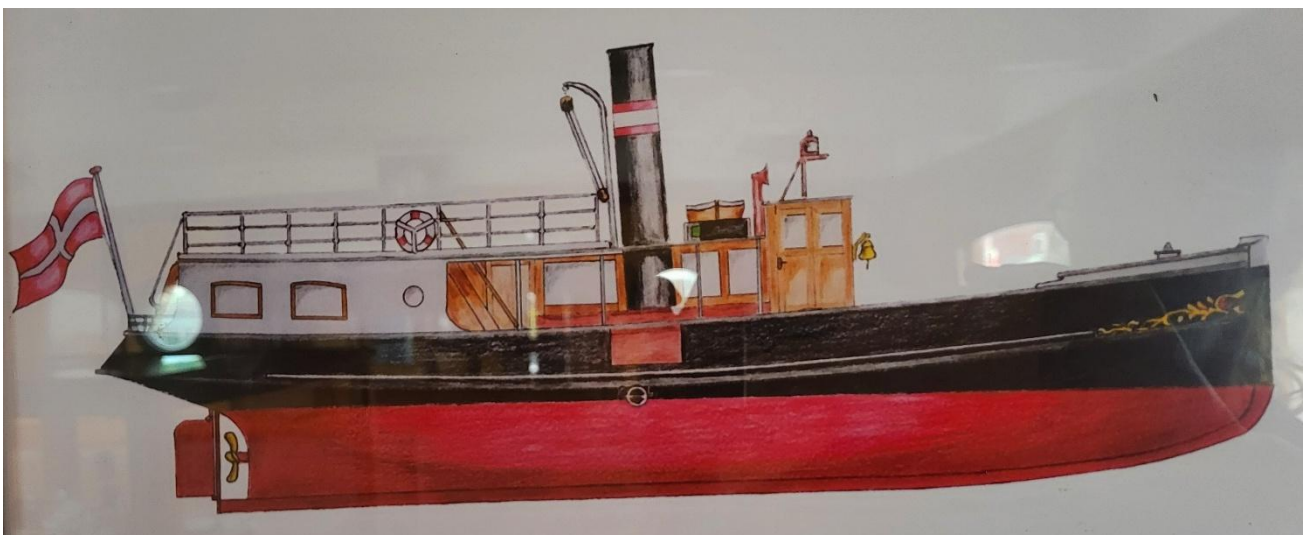
Nach unserer Rückkehr rufe ich bei Mikkel und Heidi an, die ich im letzten Jahr in Norwegen kennengelernt hatte. Wir haben das ganze Jahr über Kontakt gehalten. Im letzten Jahr haben meine beiden MS-kranken Freunde noch an Bord ihres 40-Fuß Koopmans-Design gelebt, haben sich aber nach einem kalten und öden Winter im Odense-Fjord dazu entschlossen ein kleines Haus in Fåborg zu kaufen, um wenigstens in den kalten Monaten eine warme Bleibe zu haben. Im Sommer soll das Haus – nach der nun weitgehend abgeschlossenen Renovierung – vermietet werden. Mikkel arbeitet inzwischen jeden Tag bei einem Bootszubehör-Shop. Mal sehen, ob und wann die beiden wieder mit ihrem Boot – was der Breehorn übrigens recht ähnlich ist – wieder loskommen.

Wir haben ins Auge gefasst, dass wir uns am Samstag in Fåborg treffen. Ich hoffe sehr, dass es klappt, weil mir die Beiden wirklich am Herzen liegen. Zwischen Mikkel und mir war es so etwas wie komplettes Verständnis auf den ersten Blick.

Donnerstag, 28.08.:

Zum Frühstück gibt es statt toller frischer Brötchen, auf die ich mich schon seit Tagen freue, zunächst Restbestände aus unseren Proviantlasten. Sowohl Nici's Joghurt als auch meine Aufbackbrötchen sind schon seit ein paar Tagen über das Mindesthaltbarkeitsdatum, und auch unser Aufschnitt ist nicht mehr gerade schnittfrisch. Das gleiche gilt für in Kopenhagen gekaufte Kuchenreste, die die besten Tage hinter sich haben. Zum Wegwerfen waren die genannten Artikel noch viel zu schade, deshalb ist Essen die einzige sinnvolle Verwertungsmöglichkeit.

Um kurz nach neun machen wir uns auf den Weg zur Anlegestelle der kleinen Fähre „Helge“, die seit 1924, also seit über hundert Jahren als eine Art Linienbus zwischen Svendborg, Thurø und Tåsinge dient. Das lustig aussehende Schiffelein hat es mir seit vielen Jahren angetan. Heute ist eine gute Gelegenheit damit einen Ausflug zum Valdemars Slot in der Nähe von Troense auf der zwischen Fyn und Langeland liegenden Insel Tåsinge zu machen.



MS „Helge“, die nur 27m lange, 1924 bei Ring Andersen in Svendborg gebaute und seitdem ununterbrochen in Fahrt befindliche Svendborgsund-Fähre...

Pünktlich um halb zehn legt die Fähre ab, der Kapitän hatte aber vorher noch Zeit für einen kleinen Schnack mit uns. Er erzählt auf Nachfrage, dass der seit einigen Jahren hier zum Verkauf stehende Eisbrecher „Thorbjörn“ noch immer keine Interessenten finden konnte. „Der soll Du kaufen, ist ein prima Hausboot und den kann Du auch in kalte Regionen nutzen“.

Weiter berichtet er mir, dass die in meiner Kindheit noch täglich von kleinen Küstenmotorschiffen frequentierten Ladeplätze vor den riesigen Getreidesilos kaum noch genutzt werden. Der ältere Silo wird nicht mehr benötigt, vor dem neuen werden nur noch LKWs beladen. Der Kapitän meint, dass die Silos längst abgerissen worden werden, wenn dort nicht so viel Asbest verbaut worden wäre. Ringsum stehen bereits einige neue und repräsentativ gebaute große Gebäude.

Nach einer dreiviertel Stunde Fahrzeit kommen wir nach vier weiteren Stopps im Svendborgsund bei unserem Ziel, dem Valdemars Slot (Schloss) an. Dieses sehr schöne Schloss wurde von König Christian IV von 1639 bis 1644 für seinen Sohn Christian Valdemar erbaut, der es jedoch nicht mehr nutzen konnte, weil dieser im Krieg gegen Polen fiel.



Valdemars Slot von der Seeseite

Der dänische Seeheld Admiral Niels Juel erhielt es dann als Geschenk vom König für seinen Erfolg in der Seeschlacht von Køge gegen die Schweden im Jahr 1710, in der Juel die beiden schwedischen Linienschiffe „Drei Kronen“ und „Prinzessin Ulrika Eleonora“ versenkte.

Seitdem ist das Schloss im Besitz der Familie Juel, der zeitweise die gesamte Insel Tåsinge gehörte. Die jetzige Generation ist jedoch offenbar so zerstritten, dass ein angemessener Erhalt des Schlosses mit vielen in den Jahren 1870 bis 1882 zusätzlich erbauten Gebäuden nicht mehr möglich erscheint.

Ein Teil der Erben hat deshalb quasi des gesamte Mobiliar verkauft und der andere Teil versucht mit Kunstausstellungen so viele Besucher zu generieren, dass die Substanz einigermaßen erhalten werden kann. An vielen Gebäuden bzw. Teilen davon nagt aber ordentlich der Zahn der Zeit, fast alle Fenster beginnen zu rosten und ohne Möbel fehlt dem Schloss einfach jeglicher Charme, den ich von meinem letzten Besuch so gemocht hatte.



Moderne Kunst statt zeitgenössische Möbel im Valdemars Slot

Auch die Kunstausstellungen treffen nicht unseren Geschmack, so sind wir sehr enttäuscht, als wir nach der Besichtigung im Schlosscafé Kaffee und Cola zu uns nehmen. Bis zur erneuten Abfahrt der „Helge“ am Anleger vor dem Schloss haben wir noch eine gute Stunde Zeit, deshalb schlage ich vor, dass wir zu Fuß nach Troense laufen, damit Nici auch dieses nette Dorf noch von der Landseite aus besichtigen kann.

Viele alte Kapitäns- und Lotsenhäuser säumen die Hauptstraße von Troense, leider gibt es das alte Schifffahrtsmuseum mit der Henry Rasmussen Sammlung von Halbmodellen seiner - teils zur Legende

gewordenen - Rissen des „Magiers von Vegesack“ und Mitbegründer der immer noch sehr renommierten Werft Abeking und Rasmussen nicht mehr.



In diesem Gebäude war bis vor einigen Jahren das Seefahrtsmuseum mit einer tollen Sammlung von Halbmodellen des genialen Henry Rasmussen, Mitgründer der Abeking & Rasmussen Werft in Bremen.

Nach kurzer Wartezeit steigen wir am immer noch sehr beliebten Yachthafen von Troense wieder auf die „Helge“, die nun über den Museumshafen von Svendborg weiter zum Hotel „Stella Maris“ an der Nordseite des Svendborgsunds, westlich der Brücke und dann zurück zum Stadthafen fährt. Nach der Ankunft haben wir Brüllhunger, den wir bei Bendixens Fischimbiss mit Schollenfilets mit Pommes und Remoulade stillen.

Nici geht danach noch in die Stadt, während ich begierig den schönen Artikel über die „NYALA“ im neuen Palstek aufsauge. Mein Freund Stefan aus Kiel hatte mir diesen dankenswerterweise zugeschickt. Für Interessierte habe ich den Artikel gerade auf die NYALA-Webseite gestellt.

Auch wenn uns die Schlossbesichtigung sehr enttäuscht hat, hatten wir beide wieder einen tollen Tag mit schönen Unterhaltungen und eine Menge Spaß bei den negativen Kommentaren von mir zu den „Verbrechern“ die uns mit komischen Kunstwerken in ihr vergammeltes Schloss locken wollten.

Freitag, 29.08.:

Heute soll es nach Avernakø gehen, wo ich schon viele Jahre nicht mehr war. Der Hafen wurde bei der Sturmflut im Herbst 2023 auch erheblich beschädigt und ist immer noch nicht komplett instandgesetzt. Deshalb sollten wir früh da sein, weil in dem ohnehin nicht gerade riesigen Hafen einige Liegeplätze unbenutzbar und überhaupt nur wenige überhaupt tief genug für uns sind.

Nachdem Nici nochmal shoppen war, legen wir um 11:15 Uhr ab und laufen – wegen Leichtwind von vorn – die vierzehn Meilen unter Maschine. Um 14:15 Uhr machen wir fest. Auch auf Avernakø scheinen die Bürgersteige schon hochgeklappt worden zu sein. Wenige Boote im Hafen und das Hafencafé ist auch schon (dauerhaft geschlossen). Trotzdem genießen wir die Ruhe im Hafen.

Eine Weile später macht eine nette Hamburger Familie mit einer schnellen Banner 41 neben uns fest, die ein Dinghy am Spiegel hängen hat. Ich frage, ob ich mir das Schlauchboot mal für ein paar Minuten zum Säubern unseres Wasserpasses ausleihen darf. „Klar, wenn ich mir mal Deine Breehorn von innen anschauen kann...“ Nachdem die Kinder versorgt sind, kommen Malte und Saskia zu uns an Bord. Es wird ein wirklich netter und feucht-fröhlicher Abend. Wir sitzen bis morgens um halb zwei bei uns im Salon und haben eine Menge Spaß. Irgendwann fallen mir die Augen zu, Zeit auf die Koje zu gehen.

Samstag, 30.08.:

Mit leichtem Kater werde ich wach. Sollte der letzte Cuba Libre etwa schlecht gewesen sein? Oder liegt es daran, dass wir zum Schluss kein Vitamin C in Form von Limetten mehr zusetzen konnten? Egal, ich habe zwar keine richtigen Kopfschmerzen, aber so eine lähmende Mattigkeit in mir. Und ausgerechnet heute treffen wir uns mit Mikkel und Heidi in Fåborg.

Um kurz vor neun laufen wir ohne Frühstück aus, das wir erst in Fåborg einnehmen wollen. Für die knapp vier Meilen setzten wir erst gar nicht die Segel. Sogar die Leinen und Fender (die nur an Deck gelegt werden) bleiben vorsorglich gleich auf „Standby“. Per WhatsApp erfahren wir, dass auch Dieter und Jutta Ritter, alte Segelfreunde von der Möhne, mit denen wir schon 1988 auf der kleinen Hallberg Rassy 312 meines Vaters im Mittelmeer gesegelt haben, ebenfalls in Fåborg sind. Wir freuen uns sehr, dass wir die beiden nach deren kurzen Besuch bei uns an Bord in Orth auf Fehmarn zu Beginn unserer Reise nochmal treffen.

Ein wenig blöd ist, dass wir uns heute quasi zerreißen müssen. Da wir überhaupt nur nach Fåborg gefahren sind, um Mikkel und Heidi zu treffen, erhalten die Beiden oberste Priorität. Dieter und Jutta helfen uns beim Anlegen und kommen dann auf einen Schnack an Bord.

Anschließend besuchen wir Mikkel bei seinem Arbeitgeber „Båd & Motor“, einem wirklich exzellent sortierten Bootszubehörladen, der außerdem eine größere Motorenwerkstatt betreibt. Dort erstehe ich McLube und einen Schoner für die Wantenspanner aus eloxiertem Aluminium, der über den Spanner des Babystag geschoben werden soll, damit die Genuaschot in den Wenden weniger Reibung erzeugt.

Gegen 14:30 Uhr kommen Mikkel und Heidi zur Bootsbesichtigung und bringen Kuchen mit. Nach dem Kaffeetrinken im Cockpit fahren wir zum neuen Haus der Farvers, nur ein paar Minuten vom Hafen entfernt. Wir sind erstaunt, für wie wenig Geld man in Dänemark durchaus charmante Immobilien

erwerben kann. Für das Geld, für das die beiden ein charmantes, kleines Haus mit einem mehr als 2.000 Quadratmeter großen Garten erworben haben, hätte ich bei Weitem nicht mein weniger als halb so großes Grundstück erhalten.

Der Plan von Mikkel und Heidi, in absehbarer Zeit „so richtig loszusegeln“ ist nicht in Vergessenheit geraten. Wenn alles glattgeht, wollen die beiden im nächsten Jahr zu den Azoren segeln. Wir überlegen, ob wir das dann nicht gemeinsam mit zwei Booten machen.

Mein Plan, zumindest bis Lissabon an der spanischen und portugiesischen Küste entlang nach Süden zu segeln und erst dann einen langen Schlag in den Atlantik Richtung Madeira zu machen, war schon den angriffslustigen Orcas geschuldet. Allein in den letzten zwölf Tagen hat es zwanzig (!!) Angriffe auf die Ruderanlagen von Segelyachten gegeben, die sich über weite Teile des von uns zu besegelten Seegebietes erstreckten.

Nach wie vor scheint es keine zuverlässigen Abwehrmittel, geschweige denn wirksame Präventionsmaßnahmen zu geben. Fakt ist allerdings, dass sich die Angriffe nicht mehr auf saisonal abhängige räumlich begrenzte Schwerpunkte beschränken. Die bis vor wenigen Monaten als sicher geltende Strategie, innerhalb der 20m-Linie zu segeln, gilt leider auch nicht mehr. In den letzten Monaten gab es auch im Flachwasser (was die Orcas angeblich meiden) mehrere „Interaktionen“ dieser Mistviecher.

Bei allem Verständnis für den Schutz der Wale stelle ich mir so langsam die Frage, wie weit es die Regierungen der Anrainerstaaten noch kommen lassen wollen. Muss man sich von den durchgedrehten Orcas alles gefallen lassen? Meines Erachtens müsste sogar der Einsatz von Schusswaffen und Handgranaten gegen angreifende Orcas legalisiert und die identifizierten Übeltäter von den Fischern aktiv bejagt werden.

Abends gehen wir gemeinsam am Hafen in einem relativ einfachen Restaurant zum Dinner, seit Mai esse ich die erste Scholle, die ganz lecker ist. Als ich nach dem Essen zur Toilette gehe, fällt mir schon auf dem Weg dorthin ein unglaublicher Berg von ungespültem Geschirr auf, der sich im Blickbereich der Gäste auf einem Campingtisch türmt. Dazu passend dann wirklich sehr ungepflegte Toiletten; wenn ich das vorher gesehen hätte, wären wir hier nicht eingekehrt. Hoffentlich nimmt uns unser Verdauungstrakt diesen Ausflug nicht übel... Wir verabschieden uns sehr herzlich voneinander. Das nächste Mal wollen wir uns eventuell im Winter zum Eissegeln in Schweden verabreden.

Sonntag, 31.08.:

Nici würde gern noch einen Tag in Fåborg bleiben und die Stadt anschauen. Diesen Wunsch würde ich ihr sehr gerne erfüllen, wenn dieser mit der Windprognose für die nächsten Tage vereinbar erscheint. Leider sieht es so aus, als wenn heute der vorerst letzte Tag sein sollte, an dem man noch problemlos nach Westen kommt. Für heute sind moderate südöstliche, später auf Süd drehende Winde angesagt. Ab heute Nachmittag soll es – bis einschließlich Montagnachmittag teilweise kräftig regnen.

Zum Frühstück kommen Jutta und Dieter zu uns an Bord. Gemeinsam schauen wir uns die Wetterprognosen an und beschließen dann nach Dyvig zu segeln. Die „Vita Nova“ kommt ein paar Minuten eher los als wir und dieselt gemächlich auf die Passage zwischen Bjornø und Dyreborg zu.

Wir schließen auf und setzen schon früh die Segel. Vorbei an Lyø geht es bei vier Windstärken und sieben bis siebeneinhalb Knoten raumschots bei vier Windstärken auf die Nordspitze von Als zu, wo uns eine auffällig große Menge von Segelyachten entgegenkommt. Als wir näher herankommen fällt mir auf, dass es zum allergrößten Teil Hallberg Rassy-Yachten sind, die die Nordkardinaltonne Tranesand als Wendemarke nutzen und dann hoch am Wind wieder Richtung Als Fjord segeln.

Statt unter der Mahalla der Entgegenkommer ohne Wegerecht auf Steuerbordbug zu passieren, fädele ich uns in eine Lücke zwischen den Teilnehmern und laufe im Kielwasser einiger neuerer HR40, 400 und 44 mit, achte aber darauf, dass ich keinen behindere. Wir hätten zumindest den neuen 40ern problemlos die Stirn zeigen können und auch die 44er sind – wenn überhaupt – nur marginal schneller als wir. Das macht Spaß, auch wenn ich im Normalfall nicht als „Schattenparker“ im Windschatten von ein paar vor mir laufenden Yachten, rumtrödeln würde. Da hätte ich dann schnell einen kurzen Holeschlag gemacht und hätte dann angegriffen. Aber auch so war es ganz lustig.

Da Jutta und Dieter lieber in der Marina als am Steg des Badehotels liegen wollen, wo ohnehin die bestimmt vierzig Hallberg Rassy's liegen, suchen wir uns dort einen Liegeplatz und finden eine feine Box, die an Steuerbord sogar einen Steg hat, wo wir längsseits festmachen können. Vorsichtshalber drehen wir drei Boxen weiter ein Schild von grün auf rot um, damit auch die „Vita Nova“ der Ritters eine gute Box bekommt.

Als unsere Freunde eine Dreiviertelstunde später in den Hafen kommen – ich hätte nicht erwartet, dass wir den beiden so viel Zeit abnehmen würden -, ist Dieter die Box erstmal viel zu groß. „Was soll ich denn mit so einer breiten und langen Box?“ meckert er. Nach diversen Runden, Nici immer im Schlepptau um die Leinen annehmen zu können, nimmt er doch die lange Box.

Zur Abendessenszeit wird vor dem Hafengebäude der Grill angefeuert. Da wollen wir mitmachen. Es gibt für uns Schweinemedallions, Burger und leckere Bratwürste aus dem Minisupermarkt am Hafen, dazu Pariser Kartoffelchen, Salat und gegrillte Champignons. Vorsichtshalber hatten Nici und ich „unseren“ Tisch unter einem der großen Sonnenschirme gedeckt, der während der Grillorgie zum Regenschirm wird. Endlich regnet es mal.

Für morgen haben wir noch keinen Plan und wollen die Wetterentwicklung abwarten.

Montag, 01.09.:

Heute beginnen wir den Tag ganz gemütlich, kuscheln nach dem Aufwachen noch ein wenig im Vorschiff, frühstücken mit frischen und guten Brötchen aus dem Supermarkt und überlegen erst dann was wir mit dem Tag anfangen wollen. Wir haben die Wahl zwischen Pest und Cholera: Entweder vormittags los mit Flaute von vorn ohne Regen oder am Nachmittag Wind fast von vorn und nasser Hintern.

Dieter und Jutta bleiben in jedem Fall heute in Dyvig, wir entscheiden uns zunächst für Hörup Hav oder Sonderborg, wo wir mit wenigen bisher abbekommenen Regentropfen um viertel vor drei am Nachmittag die Klappbrücke passieren. Leider ist immer noch Flaute. Da es in Sonderborg – wegen der Bewölkung und dem nun einsetzenden Regen – nicht besonders einladend aussieht, soll es doch noch ein Stück weitergehen, allerdings nicht nach Hörup Hav, sondern nach Glücksburg oder Flensburg, wo

wir uns heute Abend an einen gedeckten Tisch setzen möchten. Weder in Glücksburg, noch in Fahrensodde gibt es ein vielversprechendes Restaurant, was am Montag geöffnet hat. Erst in der Marina Sonwik werden wir fündig, so denken wir jedenfalls.

Beim Anlegen in der Sonwik hilft uns ein Kölner Motorbootfahrer, der nicht nur hilfsbereit, sondern auch sehr mitteilnehmend ist. Er verbringt den ganzen Sommer auf seiner schwimmenden Gartenlaube und war angeblich früher in der „Generation nach Willi Kuhweide DSV-Kadersegler im Starboot“.

Als wir landfein sind, wollen wir uns von Google Maps den Weg zeigen lassen und müssen leider feststellen, dass das von uns gewählte Restaurant doch wohl in Fahrensodde ist. So'n Mist, so weit möchten wir beide jetzt nicht mehr laufen. Der Kölsche Jung hat gleich mehrere Alternativen parat, es gibt ein gutes griechisches und ein portugiesisches Restaurant, die beide offen haben sollen.

Zu beiden ist es allerdings ein gutes Stück zu laufen. Auf dem steilen Berg Richtung Mürwik steht ein Miet-Roller, den wir uns schnappen. Damit sind wir schnell in der „Taverna Santorini“, wo es ordentliche Portionen zu fairen Preisen gibt. Den Rückweg absolvieren „by fair means“ zu Fuß, gehen einen schönen Weg zwischen der Marineschule Mürwik und der Schule für Strategische Aufklärung der Marine zurück zur Sonwik, wo wir den Sonnenuntergang über der Flensburger Förde genießen.

Morgen wollen wir früh weiter zur Hafenspitze, was nur noch ein Katzensprung ist.

Dienstag, 02.09.:

Seit zweieinhalb Monaten wachen wir das erste Mal wieder in Deutschland auf, was sich irgendwie komisch anfühlt, auch wenn wir noch fast vier Wochen unterwegs sein werden. Schon um halb sieben laufen wir bei einer traumhaft herbstlichen Lichtstimmung mit leichtem Nebel in der Sonwik aus und verholen uns in den Stadthafen an der Hafenspitze, von dem es wiederum nur einen Steinwurf weit in die Stadt ist.

Ganz gemütlich tuckern wir mit vier Knoten - etwas über der Standgasdrehzahl – vorbei an der ehemaligen Werft „Flensburger Schiffbau Gesellschaft“, dem Industrie- und Museumshafen bis zur Hafenspitze, wo wir direkt vor „Gosch“ festmachen. Im Museumshafen entdecken wir unter anderem die „Dagmar Aaen“ des Polarforschers Arved Fuchs, der mit diesem alten Haikutter unter anderem die Nordwest- und Nordostpassage befahren hat.

Nach dem Zahlen des Hafengeldes und Verlegen des Landstromkabels machen wir uns auf in die Stadt. Wir brauchen ein paar Euro in bar, was uns wiederum komisch vorkommt, nachdem in Dänemark und Schweden das Bargeld völlig aus der Mode gekommen ist. Außerdem freuen wir uns auf ein paar deutsche Brötchen und auf Pommersche Leberwurst, Mett, Fleischwurst und Schweinebraten. Der Bummel durch die Fußgängerzone ist „Portemonnaie-schonend“, alle Läden haben noch geschlossen. Lediglich der Bankautomat, der Rewe-Supermarkt und die Bäcker haben schon geöffnet. Selbst der Zeitungskiosk in einer Ladenpassage ist noch zu.

Nach der Rückkehr an Bord kredenzen wir uns ein wunderbares Frühstück, ganz wie zu Hause. Nach dem Abbacken geht es dann zum „Yachting Heritage Center“, direkt neben der Robbe & Berking Classic Werft, vor der das Wrack des hölzernen Zwölfers „Gretel“ steht und auf eine Grundsanierung wartet. Mit

der sehr schnellen „Gretel“ betreten die Australier 1962 erstmals die America's Cup-Bühne und schlugen sich damals sehr gegen die amerikanische Verteidigerin „Weatherly“.

Das Wrack ist allerdings – von der beeindruckenden Büchersammlung von Oliver Berking mit mehr als 8.500 Bänden abgesehen – die einzige echte Sehenswürdigkeit des Yachting Heritage Centers. Im Untergeschoss gibt es eine Bilderausstellung mit vielen hoch ausgezeichneten Pressefotos, die zum sehr deutlich überwiegenden Teil allerdings rein gar nichts mit Yachtsportgeschichte zu tun haben. Die neun Euro Eintritt pro Person hätte ich vielleicht besser investieren sollen. Immerhin war es ein netter Ausflug, der neben dem Stadtpaziergang am Morgen weitere Schritte auf den Zähler der Smartwatch gebracht hat.

Am Nachmittag gibt es ein paar Tropfen Regen, das angesagte Gewitter bleibt jedoch erstmal aus. Zum Abendessen gehen wir zu „Gosch“ und essen dort hervorragend gut und einigermaßen preiswert. Das Selbstbedienungskonzept von Herrn Gosch muss man allerdings mögen, für die Bestellung von Getränken und Speisen müssen wir uns zweimal anstellen und auch zweimal bezahlen.

Nach dem abendlichen Studium der Wetterprognose legen wir die Abfahrtszeit für morgen auf sechs Uhr dreißig fest. Wenn wir später nach Langballigau aufbrechen, bekommen wir wahrscheinlich ordentlich eins auf die Mütze, was ich mir in dem engen und kleinen Hafen lieber ersparen möchte.

Mittwoch, 03.09.:

Die Wettervorhersage hat sich leicht verändert, nun soll der aus Südost wehende Wind erst gegen Mittag deutlich zunehmen. Als wir um sieben Uhr auslaufen, ist immer noch Flaute. Querab von Glücksburg lassen wir die Genua bei inzwischen raumen Wind ein wenig mitziehen, ab der Holnis-Enge kommt er dann erwartungsgemäß von vorn und der Yanmar muss wieder die ganze Arbeit machen. Zum Aufkreuzen sind wir zu faul, den „Gentlemen don't sail upwind“...

Ich hoffe sehr, dass wir in Langballigau einen Liegeplatz ergattern können. Später bei fünf bis sechs Windstärken von der Seite zu zweit einen Anleger fahren zu müssen fände ich nicht so lustig. Schon bei der Ansteuerung nach Langballigau sieht es allerdings so aus, als wenn zwischen den ganzen Masten nur sehr wenige Lücken – und die vorhandenen leider auch nicht in den tieferen Bereichen des Hafens – frei wären.

Die Vermutung bestätigt sich beim Einlaufen. In den tiefen Bereichen ist gar nichts frei und längsseits im Päckchen kommt auch kaum in Frage, wenn wir nicht den halben Hafen blockieren wollen. Zum Glück hatten wir uns schon Gelting als Alternative „parat gelegt“, also rückwärts wieder raus aus dem Hafen, hinter dem Ausflugsdampfer gedreht und weiter motort.

Gegen elf Uhr sind wir dann in Gelting und machen zum Tanken erstmal im Fährhafen fest. Seit Marstrand haben wir knapp einhundertzehn Liter Diesel in vierzig Motorstunden verbraucht, was einem Durchschnitt von 2,75 Litern pro Stunde entspricht. Leider können wir an diesem eigentlich wunderbaren Liegeplatz nicht bleiben und müssen in den Yachthafen verholen, wo der inzwischen mit fünf bis sechs Windstärken wehende Wind quer zur Box weht.

Der sehr nette Hafenmeister meint es gut mit uns und weist uns eine Box mit einem hölzernen Fingersteg in Lee zu. Auf der Luvseite liegt eine X 482. Die Box erweist sich als von der Breite gerade

so eben passend für uns. Mit Hilfe von Bugstrahlruder und leichten Gasstößen schummeln wir uns langsam und vorsichtig in die Box, was von einer anderen Seglerin, die auch unsere Vorleinen annimmt, mit den Worten kommentiert wird: „Ihr seid ja angenehme Zeitgenossen“. „Warum?“ möchte ich wissen. „Weil ihr so ruhig und tiefenentspannt seid“.

Ich staune ein wenig. Natürlich sind wir mittlerweile ganz gut aufeinander eingespielt, Nici wird immer besser und auch ich komme täglich besser mit dem Boot zurecht. Aber tiefenentspannt fühle ich mich sicher noch nicht. Wer weiß, was die Dame für einen Stress bei ihr an Bord erlebt. Ihre drei Männer – mutmaßlich der Ehemann und zwei wohl volljährige Jungs - kommen gerade von Maasholm rein, ziehen routiniert den Mast und kranen das Boot aus. Die Dame steht dabei und schaut sich das an. Auch sie wirkt tiefenentspannt und vielleicht ein wenig neidisch auf unser Boot. Jedenfalls ruft sie laut über den Kranplatz: „Leo, die haben vielleicht ein geiles Boot. Sogar mit Bugstrahlruder, die legen an wie die Profis! Ich war da reine Dekoration...“

Den Nachmittag verträdeln wir ganz gemütlich, Nici bekocht uns mit leckerer „Freestyle-Lasagne“, während ich mal wieder Schleifpapier und Pinsel in die Hand nehme, um ein paar Trittspuren an unserem Kojenkopfe, besser über dem Einstiegstritt der Koje, zu beseitigen. Auch wenn mich solche Macken wirklich ärgern, sind ein paar davon sicher auch von mir und außerdem muss ich mich wohl auch damit abfinden, dass ein Boot, auf dem man über Monate lebt, auch eher als Gebrauchsgegenstand angesehen werden muss.

Noch vor ein paar Tagen sprachen wir über Freunde meiner Eltern, die weiße Polster auf Ihrer Comfortina 38 hatten. Dieses Boot durfte nur mit Seidenhandschuhen angefasst werden. Selbst meinem Segelmentor Gerd Veltmann, der selbst ein Pingel par excellence war, ging diese Art von „Werterhalt“ dann doch zu weit.

Donnerstag, 04.09.:

Um acht Uhr holen wir die von uns vorbestellten Brötchen beim Hafenmeister ab und laufen dann sofort aus. Ins Großsegel hatte ich vorsichtshalber schon im Hafen ein Reff gesteckt. Kurz nach der letzten Tonne der Rinne setzt Nici das Groß, danach folgt unmittelbar das Ausrollen unserer Genua.

Eigentlich wollte ich über die unbetonnte drei Meter tiefe Passage über den Kalkgrund, dahin wäre der Kurs jedoch platt vor dem Wind. Deshalb spitzen wir etwas an und fahren auf dem sicheren Weg nördlich um den Leuchtturm Kalkgrund herum. Vorhersagegemäß frischt der Wind etwas auf und kommt – nicht vorhersagegerecht – nun aus Süden statt aus Südwesten. Nach einer kurzen Rauschefahrt haben wir dann reichlich Druck im Schiff. Statt ein zweites Reff zu stecken nehmen wir das Groß ganz runter und laufen nur auf der Genua in den Böen immer noch gute sieben Knoten hoch am Wind.

Zum Glück dreht der Wind langsam rechts, was uns einen Holeschlag in die Schlei erspart. Dicht an der Grenze des Naturschutzgebietes entlang segeln wir auf die Fahrrinne in die Schlei zu, rollen dort auch die Genua ein und machen uns einlaufklar. Noch ist der Hafen von Schleimünde fast leer. Wir

entscheiden uns für die etwas tiefere und ruhigere Westseite des Hafens, in die sich kaum Tages-touristen verirren. Zur neuen „Lütten Giftbude“ ist es nun zwar etwas weiter, aber das macht uns gar nichts. Wir genießen die Ruhe auf unserem schönen Platz.

Nach dem Aufklaren gehen wir zum Hafenmeisterbüro, welches nun in Gebäudeunion mit dem „Schlei-Kiosk“ und der „Lütten Giftbude“ ist. Die ehemalige große „Giftbude“, früher ein beliebter Seglertreff mit kleiner Restauration, steht nach den Schäden der Sturmflut 2023 immer noch leer. Auf meine Frage beim Hafenmeister, ob auch die legendäre große Giftbude wieder instandgesetzt wird, schüttelt er den Kopf. „Das können wir uns nicht leisten. Nachdem wir hier irrsinnig viel Arbeit investiert und alles wieder aufgebaut haben, haben DIE uns die Miete verdoppelt. Das machen wir nicht mit!“...

Mit „die“ ist die Lighthouse Foundation gemeint, die die Lotseninsel Schleimünde im Jahr 2008 erworben hat, um sie für die Öffentlichkeit zu erhalten. Interessant ist, dass das Areal um den Hafen gleich vier Eigentümer hat. Die Brücke für die Ausflugsdampfer gehört der Stadt Kappeln, der Damm mit dem Leuchtturm Schleimünde dem Wasser- und Schiffsamt, der eigentliche Hafen dem Verein Naturnaher Wasserwanderplatz und die Gebäude auf der ehemaligen Lotseninsel der Lighthouse Foundation, die diese wiederum weitervermietet.

Am Nachmittag machen Kathrin und Matthias mit Ihrer Faurby 39 „Faur us“ für ein paar Stunden neben uns fest, nachdem wir von der Hafemole aus schöne Fotos von dem unter Segeln einlaufenden Boot gemacht haben. Matthias spendiert eine Rund Fischbrötchen. Wir schnacken ganz nett, bevor unsere beiden Freunde weiter nach Kappeln laufen, wo sie dann morgen bei der vom Arnisser Segelclub organisierten „Speckregatta“ teilnehmen. Am Samstagabend treffen wir sie dann auf der Regattaparty im ASC.

Nachdem die „Faur us“ wieder abgelegt hat, gibt es die Reste der Lasagne von gestern, die aufgewärmt genauso gut schmeckt wie am Vortag. Zufrieden und glücklich geht es nach der Tagesschau auf die Koje.

Freitag, 05.09.:

Weil der Strom immer noch fleißig schleiabwärts geht und auch der Südwest immer noch sehr frisch aus Richtung Schleswig weht, bleiben wir auch heute in Schleimünde. Die ganze Nacht und auch in den frühen Morgenstunden hat es geregnet, deshalb dürfen wir heute mal so richtig ausschlafen und stehen erst um kurz vor neun auf.

Die zum Frühstück beim Hafenmeister gekauften Brötchen sind zwar teuer, aber trotzdem nur so einigermaßen lecker. Zum Ausgleich brauche ich heute nur zweiundzwanzig (statt der gestern gezahlten fünfunddreißig) Euro Liegegeld bezahlen. Damit lässt sich die Pleite mit den Brötchen verschmerzen. Das von Nici gebackene Brot ging leider in die Tonne, vermutlich hat die Bordbäckerin sich ein wenig mit der Dosierung des Wassers vertan. Bisher waren ihre Brote ein Gedicht, deshalb gibt es heute morgen gleich noch einen, diesmal gewohnt erfolgreichen Versuch.

Nici macht nach dem Frühstück Großreinschiff unter, ich an Deck. Auch die Waschmaschine darf wieder mal eine Runde drehen.

Am Nachmittag läuft mein Freund Stefan mit seinem Hanseat 70 „Döntje“ ein, bei dem wir leckere Franz-Brötchen erhalten. Wir laden ihn zum Nudessen am Abend ein.

Morgen wollen wir am späten Vormittag nach Grauhöft verholen. Dort werden wir viele Dinge von Bord in die Segelkammer und andere daraus wieder an Bord umstauen. Ich möchte alles, was wir auf der Nordsee nicht brauchen werden, möglichst in Kappeln lassen. Irgendwann im Spätherbst werde ich dann mal mit dem Anhänger nach Kappeln fahren und den ganzen „NYALA“-Kram nach Ennepetal holen.

Samstag, 06.09.:

Nachdem wir mit Stefan bei uns an Bord ausgiebig mit relativ pappigen Brötchen aus dem „Schleikiosk“ gefrühstückt haben, helfen wir Stefan aus der Box und legen dann selbst um 10:15 Uhr in Schleimünde ab. Für die drei Meilen bis Grauhöft lohnt es nicht, die Segel zu setzen. Eine halbe Stunde später machen wir problemlos – trotz kräftig schleiauswärts setzendem Strom – an. Dankenswerterweise stehen Markus und Sibylle Adam auf dem Steg, die Nici die Vorleinen abnehmen. Da wir „auf die Schnelle“ nur die Luvachterleine auf den Pfahl bekommen haben, fieren wir die Vorleinen nochmals und holen uns nach achtern, um auch die zweite Achterleine an Steuerbord auf den Pfahl zu legen.

Nach dem Festmachen kommen Markus und Sibylle zur Bootsbesichtigung, anschließend besichtigen wir die von Markus gebraucht gekaufte Luffe 40.04, mit der er ein echtes Schnäppchen gemacht hat. Das Boot ist in einem ganz hervorragenden, annähernd neuwertigen Zustand.

Dann beginnen wir, den auf dem Rest des Törns nicht mehr benötigte Ausrüstung von Bord zu bringen. Dinghy, die beiden E-Bikes, Seekarten und Handbücher für die Ostsee, lange Festmacher, unser 230V-Backofen und anderes Geraffel kommen von Bord und werden in der Segelkammer eingestaut. An Bord kommt im Wesentlichen nur das zweite leichte Klapprad – ohne Elektrounterstützung.

Das Umstauen der Segellast sparen wir uns für den nächsten Tag auf. Markus und Sibylle haben am Abend ein Grillen des Segelclubs Eckernförde, wo die Luffe ihren Liegeplatz hat. Wir bauen die Klappräder auf und radeln zum Arnisser Segelclub, wo heute die Speckregatta stattgefunden hat. Unsere Freundin Kathrin Minners hat mit ihrem Freund Matthias mit dessen Faurby 393 teilgenommen und uns mit zum Grillbuffet eingeladen.

Es wird ein feucht fröhlicher Abend mit leckerem Essen und netten Gesprächen. Erst um halb zwölf machen wir uns auf den Rückweg zum Boot und fallen müde in die Kojen.

Sonntag, 07.09.:

Heute hätte mein vor neun Jahren verstorbener Vater Geburtstag. Ich denke daran, wie wir früher mit sehr kleinen Booten als Familie unterwegs waren und wie er mir den Segelvirus eingepflanzt hat. Zu viert mit einer Sunbeam 22 nach Bornholm zu segeln, war aus heutiger Sicht eine echte Leistung. Die Interessen von meiner Mutter und uns Kindern kamen dabei zwar manchmal zu kurz, aber das war eben so. Meine Mutter hat noch Jahrzehnte später von diesen Reisen erzählt, die ihr vorkamen wie „vier

Wochen Urlaub unter dem Campingtisch“. Tatsächlich gab es damals überhaupt keinen Komfort. Jeder hatte ein kleines Kofferchen für seine persönliche Bekleidung und Ausrüstung, das an einem Schott festgezurrert wurde. Gekocht wurde auf einem einflammigen Spirituskocher – den Gestank habe ich immer noch in der Nase – und für den Toilettengang gab es eine Pütz. Regelmäßig wurden meine Mutter und ich zumindest in den ersten Tagen der Reise und/oder bei starkem achterlichen Wind ordentlich seekrank und haben uns die Seele aus dem Leib gekotzt. Mitleid gab es wenig, stattdessen den Spruch: „Was einmal schmeckt, schmeckt auch zweimal...“, eine Aufforderung, die gerade retour gehende letzte Mahlzeit wieder herunterzuschlucken.

Irgendwann reißt mich mein Handy aus den teils wehmütigen Gedanken an meine Kindheit. „Moin, hier ist Kollecker. Falls Du mich nicht mehr einsortieren kannst, Du warst mein Trauzeuge...“ Am Telefon ist Peter, der mit seiner Sandra meine Chartergäste auf der Antigua Sailing Week 1999 war. Das war eine lustige Veranstaltung, an die ich sehr oft und gerne zurückgedacht habe.

Die beiden haben damals auf unserer Dufour 48 „Venus“ standesamtlich geheiratet. Meine Exfrau Ina hat damals das Boot und die Braut mit in den Vorgärten reicher Leute geklauten Blumen dekoriert und eine Riesenschüssel Rumpunsch gemacht, von der auch die Standesbeamtin ordentlich getrunken hat. Nach der Trau-Zeremonie an Bord wurden wir vom Bräutigam ins „Copper and Lumbers“, dem feinsten Restaurant in English Harbour zum Langustenessen eingeladen.

Im Anschluss gab es quasi als Rahmenprogramm der Antigua Sailing Week im Nelsons Dockyard ein Konzert der Wailers mit Rita Marley, der Witwe von Bob Marley als Sängerin. Als ein Hochtöner kurz vor dem „Abrauchen“ war, kündigte sie auf besondere Art den nächsten Song an: „And now nice and easy, cause speaker's on fire Could you be loved“ Ich hatte zu diesem Zeitpunkt ein auf einem Ölfass gegrilltes Hühnerbein in der Hand, was mir vor Lachen aus der Hand in den Sand fiel. Zum Glück konnte ich es bei der Köchin umtauschen, die sich über die Sandpanade gewundert hat.

Sandra und Peter haben vor einem Jahr eine gebrauchte Hallberg Rassy 342 gekauft, mit der sie bisher aber noch nicht viel gesegelt haben. Beim Essen in der Kappelner „Fährschänke“ haben wir viel Spaß beim Aufwärmen der alten Geschichten.

Montag, 08.09.:

Umstauen Teil 2 und ein Termin mit CO-Segel steht heute auf dem Programm. Gegen Mittag kommen Jens Burmester und Tobias Breithaupt vorbei und bringen die neue Starkwindfock mit. Die Genua hatten Nici und ich schon in Schleimünde geborgen, wo wir sauber im Wind lagen.

Das neue Segel macht einen hervorragenden Eindruck, sollte für Windstärken von sechs bis acht insbesondere an der Kreuz ideal geeignet sein und ergänzt unsere Segelgarderobe perfekt, weil die Fock von der Fläche ziemlich genau zwischen der Genua und der reffbaren Kutterfock liegt. Wir lassen sie angeschlagen, um morgen eine ausgiebige Testfahrt damit zu machen, selbst wenn die Fock für den morgen zu erwartenden Wind viel zu klein ist.

Am Nachmittag trifft sich Nici mit einer alten Schulfreundin, die mit ihrem Mann in der Nähe von Kappeln verweilt, abends grillen wir mit Sandra und Peter gemeinsam am Kran bei Henningsen und Steckmest. Es ist längst dunkel, als wir wieder an Bord sind.

Dienstag, 09.09.:

Nach dem gemeinsamen Frühstück mit Peter und Sandra auf der „NYALA“ machen wir uns auslaufklar und verlassen um kurz vor elf mit beiden Booten den Hafen. Bei uns geht sofort das Groß hoch, Peter und Sandra setzen erst querab von Maasholm das Großsegel. Nach Passieren der Schleimündung rollen wir auch unsere Starkwindfock aus, die auch beim Segeln einen sehr guten Eindruck macht. Für Peter ist unser unterpowertes Boot nun ein Geschenk, weil er mit der viel kleineren HR 342 problemlos mithalten kann.

Mit wenig Druck im Schiff kriechen wir an der Küste von Schwansen entlang, vorbei an Damp, wo immer noch kaum Masten zu sehen sind. Die Schäden der schlimmen Sturmflut im Herbst 2023 sind ganz offensichtlich immer noch nicht behoben.

Fast platt vor dem Wind laufen wir in die Eckernförder Bucht ein, bergen am Marinehafen die Segel und suchen uns einen stadtnahen Liegeplatz. Nachdem wir bei Yachtsport Eckernförde nichts finden, fahren wir in die Im-Jaich-Marina, wo noch ein Längsseitsplatz in Lee des Wellenbrechers frei ist. Am Steg steht ein Mann in Shorts und rotem Polohemd, der auf uns zu warten scheint. Beim Näherkommen sehen wir, dass es sich dabei um unseren Freund Dieter Ritter handelt, der unsere Leinen annehmen möchte.

Da es am Abend regnen soll und wir die Starkwindfock ja nun erfolgreich getestet haben, bergen wir das neue Segel schnell und falten es wieder schön zusammen und packen es in die Segellast. Dann gehen wir mit Dieter und Jutta in der „Siegfried-Werft“ lecker essen.

Auf dem Rückweg zum Hafen fängt es ordentlich an zu schütten. Jetzt hilft uns nur eine trockene Kneipe, die wir auch finden. Eine halbe Stunde später hört es auf zu schütten und wir können zurück an Bord.

Jost Körte, bei dem ich mir im letzten Jahr die Norwegen-Karten geliehen hatte, liegt mit seiner „Jan VI“ hinter uns. Er kommt noch auf eine kurze Bootsbesichtigung mit Klönschnack vorbei. Ich habe Peter, der mit seiner Rassy im NOK mit Motor- oder Getriebschaden liegengeblieben ist, versprochen noch anzurufen. Leider kann ich seinen Ausführungen nicht mehr richtig folgen, Alkohol und Müdigkeit haben die Konzentration zu stark eingeschränkt. Das muss bis morgen früh warten...

Mittwoch, 10.09.:

Heute ist der zweiundzwanzigste Geburtstag meiner Tochter Ylva, die ich nach dem Frühstück um viertel vor zehn anrufe, um ihr ein Geburtstagsständchen zu singen. Da sie sich in den letzten Jahren öfter ein „westfälisches Flachgeschenk“, also ein Geschenk in Form von Banknoten gewünscht hatte, um sich dann selbst Wünsche zu erfüllen, war ich davon ausgegangen, dass dies auch diesmal zumindest nicht zu einem ernsthaften Streit führen würde.

Da habe ich mich gründlich geirrt. Sie ist traurig, dass ich ihr nicht – wie sonst fast immer – schon morgens um sieben Uhr gratuliert habe und vor allem (und das absolut zu Recht) nicht wenigstens ein paar Tage vorher nach ihren Wünschen gefragt habe. Ich muss zugeben, dass ich in den letzten Tagen wirklich nicht an ihren Geburtstag gedacht habe, weil mir viele andere Dinge im Kopf umgingen. Ein

schwerer Fehler von mir, für den ich mich natürlich sofort entschuldige. Die Entschuldigung wird leider nicht angenommen, was mich sehr betroffen macht. Den ganzen Tag über beschäftigt mich dieses Problem ziemlich nachhaltig, natürlich wollte ich meiner Tochter nicht so wehtun.

Gegen Mittag verholen wir von dem völlig von Möwen zugeschissenen Steg im Stadthafen zum Segelclub Eckernförde, wo uns mein Freund Markus abends zum Essen im sehr guten, aber auch nicht gerade preisgünstigen Clubrestaurant einlädt. Die von mir bestellte Scholle ist wirklich prima. Trotzdem bin ich nicht bei der Sache und muss dauernd an meine - von mir vernachlässigte - Tochter denken.

Nach dem Essen studiere ich die aktuellen Wetterprognosen von Wetterwelt. Für eine zügige Überfahrt nach Holland spricht im Moment wenig. Wir werden zwar morgen noch relativ problemlos unter Maschine über Kiel – wo Jochen zu uns stößt – nach Rendsburg und am Freitag nach Brunsbüttel oder sogar Cuxhaven kommen, danach sieht es aber wirklich böse aus.

Insbesondere am Montag soll es im Bereich Deutsche Bucht und die Ostfriesischen Inseln Böen bis zu 55 Knoten geben, was oberen zehn Windstärken entspricht. Na dann prost Mahlzeit!

7.Kiel - Woudsend

Donnerstag, 11.09.:

Um halb sieben legen wir bei leichtem Südostwind in Eckernförde unter Maschine ab, motoren von der Nord- zur Südseite der Eckernförder Bucht und hütern und uns dann an der Südseite des Warngbietes und um mehrere kleine Sperrgebiete herum Richtung Stollergrund, den wir bei sehr ruhigen Bedingungen queren.

Während der Passage der Stollergrundrinne dreht der Wind auf Südwest, frischt auf und bläst uns dann in der Kieler Förde genau auf den Kopf. Immer noch unter Motor laufen wir durch die Friedrichsorter Enge nach Kiel-Holtenau, wo wir bei REWE für die nächste Etappe für gut zweihundert Euro einkaufen und unsere Leckereien dann an Bord schleppen und verstauen.

Um viertel vor vier kommt Jochen an Bord, keine fünf Minuten später sind die Leinen los und wir auf dem Weg in die Südkammer der neuen Schleusen, wo wir mit Schwung an einem Feeder vorbei bis zum westlichen Schleusentor sollen. Der Frachter hat seinen Propeller nicht auf „Zero-Pitch“ bzw. Null-Steigung stehen und produziert nicht nur ein gewaltiges Schraubenwasser, sondern auch einen mächtigen Querstrom, der uns ordentlich nach Steuerbord Richtung Schleusenwand schiebt. Trotzdem machen wir problemlos an den glitschigen Schwimmstegen fest.

Nach dem Ausschleusen fahren wir noch bis zum Stadthafen in Rendsburg weiter, wo wir abends nochmals Sandra und Peter treffen. Der Saildrive ihres Motors ist definitiv hinüber, weil ohne Öl gefahren und was mit dem Motor ist, kann noch nicht final festgestellt werden, weil das Getriebe ja blockiert ist. In der nächsten Woche soll ein gebrauchter Saildrive eingebaut werden, erst dann wird sich herausstellen, ob der Motor auch getauscht oder überholt werden muss.

Wir essen im „Riverside“ direkt neben dem Hafen zu Abend. Zurück an Bord sehe ich mir den neuen Wetterbericht an. Guido soll morgen Abend gegen 19:00 Uhr an Bord sein, Hochwasser in Brunsbüttel ist um 18:02 Uhr, der mitlaufende Strom setzt erst eine Stunde später ein. Das ist blöd, weil wir dann erst gegen zehn am Abend in Cuxhaven wären.

Freitag, 12.09.:

In einer nächtlichen Pinkelpause kommt mir die Idee für unser Zeitplan-Problem: Einfach früher losfahren. Ich schnappe mir sofort mein Handy und lese die „Tagfahrt-Zeiten für Sportboote auf dem NOK“ nach. Wir dürften tatsächlich schon um 04:30 Uhr starten. Hell wird es so langsam erst um sechs Uhr. Als ich zurück in die Koje krabble wird meine Liebste wach. Ich schildere ihr meine Idee des vorgezogenen Starts und bin wieder einmal von ihrer Flexibilität begeistert. „Klar, machen wir“...

Als wir um halb fünf aufstehen, wird auch Jochen wach und findet meinen Plan gut. In noch stockdunkler Nacht fahren wir los und sind schon um viertel vor elf in Brunsbüttel. Wenn wir jetzt schnell durchschleusen könnten, könnten wir noch mit dem letzten ablaufenden Wasser in Cuxhaven ankommen. Leider macht uns der Schleusenmeister in Brunsbüttel einen Strich durch die Rechnung.

Er lässt uns – trotz Nachfrage – eine Stunde lang vor der Schleuse Kreise drehen, wartet dann noch auf ein Binnenschiff und lässt uns erst dann in die Schleuse fahren. Hinter uns kommt dann noch ein Motorboot und eine Baggerschute in die Kammer, die erst nach unserem Festmachen überhaupt an der Schleusenbaustelle losfährt. Erst zwei Stunden nach unserer Ankunft kommen wir aus der Schleuse. Es läuft nur noch minimaler Strom mit, der gerade zum Queren des Fahrwassers reicht.

Dann kippt der Strom und setzt uns ab Otterndorf mit drei Knoten entgegen. Mit 2.000 Umdrehungen des Motors machen wir nur noch knapp drei Knoten Fahrt über Grund und quälen uns gen Cuxhaven, wo wir um viertel vor vier endlich an einem sehr günstigen Liegeplatz festmachen.

Guidos Zug von Hamburg-Harburg nach Cuxhaven hat leider nach drei Kilometern eine Panne und kann nur noch nach Harburg zurückhumpeln, der nächste geht erst eine Stunde später. Wir gehen deshalb schon mal im SVC-Clubhaus zum Dinner, zu dem Guido später dazustößt.

Guido ist optimal vorbereitet und denkt genau wie ich. Hochwasser um 05:25 Uhr, der Strom kentert etwa um sieben Uhr, womit unser Auslaufzeitpunkt steht. Wie weit wir fahren, wollen wir vom Wetter abhängig machen. In Frage kommt Norderney, Borkum oder Vlieland. Mal sehen...

Samstag, 13.09.:

Um fünf vor sieben schmeißen wir die Leinen los und laufen in die Elbe. Noch weht nur ein laues Lüftchen, eine halbe Stunde später setzen wir das Groß und laufen damit fast platt vor dem Wind bis Neuwerk, wo wir etwas anluven und auch die Fock ausrollen können. Dann geht es mit teilweise zehn Knoten über Grund aus der Elbmündung, wo auch der Wind allmählich rechts auf Südsüdwest dreht.

Schon bald können wir zur neuen kleinen Fock nur noch das zunächst einmal, später nur noch das doppelt gereffte Groß tragen. Gegen Mittag berge ich das Groß komplett, weil wir so sehr auf der Backe liegen, dass das Wasser durch das achtere Lenzrohr ins Cockpit geschaufelt wird. Auch durch das

Waschbecken im WC-Raum läuft es rein. Also das Groß ganz weg und nur noch unter Fock weiter, was ganz gut funktioniert. Die neue Fock von CO-Segel macht einen wirklich guten Eindruck.

Um vierzehn Uhr steht das Großsegel wieder, diesmal im dritten Reff, was Guido nach dem Bergen schnell vorbereitet hat. Es gibt es Wetterwelt frische Windprognosen, die ich mit Guido analysiere. Wir entscheiden uns einstimmig für Norderney, weil unsicher erscheint, ob wir es bis zum Auffrischen des Windes auf mehr als fünfunddreißig Knoten nach Vlieland schaffen würden. Wir würden in jedem Fall zwei Tiden auf den Kopf und nur eine mitlaufende erwischen und dazu den Wind genau von vorn erhalten.

Bis zur Ansteuerung des Dove-Tiefs haben wir zum Glück Reservehöhe gefahren, deshalb ist es jetzt ein Kinderspiel nach Norderney zu kommen. Auf den letzten drei Meilen kommt der Wind von vorn, die Segel werden geborgen. Das laut Hafenhandbuch als manchmal gefährlich geltende Seegat zwischen Norderney und Juist präsentiert sich harmlos, die Durchfahrt ist völlig problemlos.

Im Hafen finden wir einen wunderbaren Liegeplatz in Lee von einem langen Kopfsteg mit wahrscheinlich ausreichender Wassertiefe. Nach dem Festmachen um 16:50 Uhr bereitet Nici das Abendessen vor. Es gibt ein wunderbares Schweinegeschnezeltes mit Zwiebeln und Champignons in einer herrlichen Sherry-Rahmsauce mit Reis. Wir schlagen uns ordentlich die Bäuche voll.

Nach dem Abendessen bergen wir noch die Fock, um bei auffrischendem Wind weniger Windangriffsfläche zu haben und uns nicht über eine im Wind schlagende Fockpersenning ärgern zu müssen. Guido macht sich im Anschluss über unsere Elektro-Schaltpläne her und findet gleich reihenweise Fehler bzw. nicht dokumentierte Geräte. Morgen werden wir noch ein paar andere Punkte prüfen und dann eine längere Mail an Breehorn schreiben müssen.

Wir bereiten uns moralisch auf einige Sturmtage auf Norderney vor. Während des Schreibens der letzten Zeilen bebt der Ausbau, den Guido mit gekonntem Schnarchen in Stücke sägt.

Sonntag, 14.09.:

Nach dem Ausschlafen geht Jochen zum Hafenmeister und bezahlt für zwei Nächte stolze 124 Euro, das mit Abstand höchste Hafengeld der gesamten mittlerweile dreieinhalbmonatigen Reise. Grills am Hafen, Feuerholz und Holzkohle ist nicht inkludiert und die Duschen sind zwar sauber, aber alles andere als komfortabel.

Üppig fällt unser heutiges Frühstück dafür aus, es gibt gleich zwei Sorten Brot aus der Bordbäckerei, Toast, Rührei mit Speck, Joghurt und allem sonstigen Komfort. Im Anschluss mach3n Guido, Nici und ich uns per Fahrrad oder per pedes auf den Weg in die erstaunlich weit entfernte Stadt, die ein sehr heterogenes Stadtbild aufweist. Ein paar alte Gebäude haben noch den charmanten alten Bäder-Architektur-Baustil, der Rest ist im seltsamen, schmucklosen Stil der Fünfziger- bis Siebzigerjahre gebaut.

Ich staune über viele schicke Läden und unzählige Kneipen, Restaurants und Cafés. Wir kehren bei einem Italiener ein, wo wir etwas trinken und uns das – wie das Stadtbild – sehr bunte Touristenvolk ansehen. Wenig Familien (das könnte in der Ferienzeit anders sein), die meisten Gäste sind zwischen

vierzig und achtzig Jahre alt, unser 70-jährige Jochen spricht von erschreckend alten Leuten. Immerhin braucht er zumindest an Bord noch keinen Rollator...

Zum Abendessen gibt es Hackbraten mit Kartoffeln, Erbsen und Möhren und Pfeffersauce. Obwohl ich eine ordentliche Menge gekocht habe, futtern meine Jungs – Nici präferiert einen Salat – alles weg. Muss wohl geschmeckt haben.

Nach dem Abendessen ist fast Flaute, was aber wohl nur die berühmte Ruhe vor dem Sturm ist. Morgen weht es richtig!

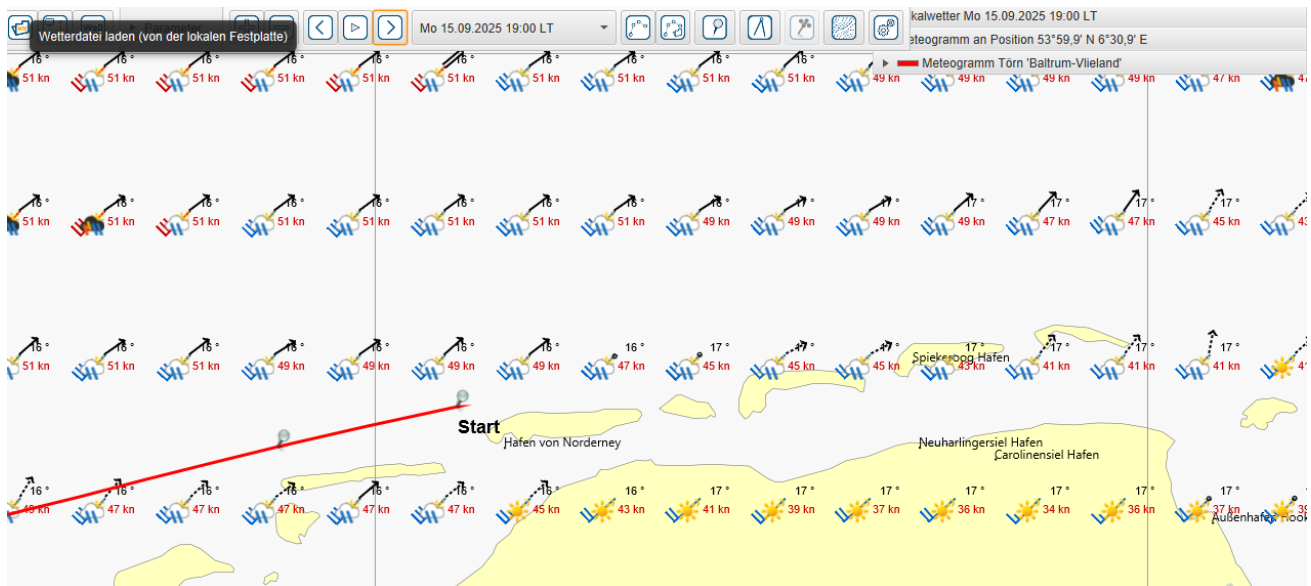
Montag, 15.09.:

Schon beim Wachwerden pfeift es ganz ordentlich, aber noch nicht stürmisch. Nach dem Frühstück wird es allerdings so langsam Zeit, das Boot sturmfest im Hafen zu vertäuen. Mit insgesamt sechs 18mm dicken Festmachern nach Luv und acht Fendern zwischen Boot und Schwimmsteg fühlen wir uns einigermaßen sicher.

Trotzdem verschieben wir unsere Inselrundfahrt auf morgen oder übermorgen, um im Fall der Fälle reagieren zu können. Nici fährt mit dem Fahrrad in die Stadt und gönnt sich einen Wellnessvormittag in der Sauna. Jochen geht für uns Eier einkaufen und Guido und ich diskutieren meine Elektroinstallation für die Modifizierung der Mängelliste und eine Geräteträger-Konstruktion für Guido's Boot.

Der Wind nimmt permanent zu während es im Hafen schon erste Schaumkronen gibt und draußen schon die Gischt fliegt, berichtet der DWD um elf Uhr noch von fünf Windstärken in der Stationsmeldung Norderney.

Als Nici zurückkommt, backt sie uns einen leckeren Apfelkuchen, der sofort verspeist wird. Auch die eine Stunde später von mir servierten Penne Carbonara finden reißenden Absatz. Nach dem Abendessen gehen die Wellen im Hafen über den Steg und die Gischt fliegt nun auch im Hafen. Zum Glück sollen wir die Spitze schon erreicht haben. Unter Deck ist es warm und gemütlich. Wir erzählen uns lustige Geschichten, haben eine Menge Spaß. Nur Nici macht sich offensichtlich Gedanken, ob wir hier wirklich sicher liegen.



Um zehn Uhr gucke ich mir nochmal die Windprognose an. Laut Wetterwelt haben wir nun dauerhaft vierzig, in Böen 50 Knoten Wind. Jochen fragt beiläufig, was für eine Windstärke 50 Knoten sind. Als ich – nach entsprechender Recherche – mitteile, dass das zehn Windstärken sind, meint er (zum Glück im Spaß) „Können wir nicht auslaufen, das habe ich noch nie auf dem Wasser erlebt“. Als ich ihm die Selbstbeteiligung und den Ausfall im Schadensfreiheitsrabatt schildere, meint er, dass ihm der „Spaß“ schon ein paar Euro wert sei. Der Wahnsinnige...

Dienstag, 16.09.:

Nicht nur, dass es im Rigg orgelt und pfeift, nein, es regnet fast ohne Unterlass. Es fällt schon schwer, eine regenfreie Periode zu erwischen, um zur Dusche und zurückzukommen. Guido und Nici stellen fest, dass ich mit Regen untertreibe, bloß weil die Tropfen kirschgroß waren. Über den Steg weht die Gischt, dazu ist es kalt und der Himmel ist bleigrau.

Die eigentlich für heute geplante Inselrundfahrt muss wegen dem miesen Wetter erneut verschoben werden, für Mittwoch sieht die Prognose – jedenfalls was den Regen angeht – deutlich besser aus.

Sogar die Fähre stellt ihren Dienst ab Mittags ein. Wir gammeln den ganzen Tag an Bord rum und sind – auch ganz ohne Alkohol – lustig dabei. Die Herren der Schöpfung gucken im Bordkino zuerst „Was nicht passt, wird passend gemacht“ und am Abend noch „Bang Boom Bang“, den Ruhrpott-Klassiker schlechthin. Für Jochen und Guido sind beide Filme neu, sie amüsieren sich köstlich, vielleicht auch, weil ich die Filme auswendig kenne und immer gleich den passenden Spruch parat habe.

Alles in allem ist es ein zwar wettermäßig öder, aber doch ganz amüsanter Tag. Zum Abendessen gibt es Jägerschnitzel mit Bratkartoffeln und Salat an Bord, wobei dem Skipper weder die Bratkartoffeln noch die Schnitzel wirklich gut gelungen sind. Die Kartoffeln waren etwas zu matschig, die Schnitzel leider zäh, aber andere gab es bei Edeka leider nicht.

Mittwoch, 17.09.:

Um viertel vor elf kommen wir an der Bushaltestelle am Hafen an, um dort festzustellen, dass der Bus erst eine Stunde später zu unserer längst überfälligen Inselrundfahrt starten soll, wir beschließen zu Fuß bzw. mit dem Rad zum Busbahnhof zu gehen, um die Zeit sinnvoll zu nutzen.

Um 11:45 Uhr steigen wir in den Doppeldeckerbus der Linie 8 „Inselrundfahrt“, erhalten Kopfhörer für einen halbwegs informativen Audioguide und werden über die Insel, bzw. den mit Kraftfahrzeugen befahrbaren Teil der Insel gekutscht, der weniger als die Hälfte der Insel ausmacht. Endstation ist der FKK-Strand „Oase“, weitere Haltestellen am Leuchtturm/Flughafen und an der ehemaligen Meierei, wo gerade ein großes Reitturnier stattfindet, an dem die Tochter meines Freundes Uwe Rinsche teilnimmt.

Uwe, seine Frau Silli, Tochter Charlotte mit Pferd „Basti“ und meine Exfrau Ina sind gestern – kurz vor Einstellung des Fährdienstes - auf Norderney angekommen.

Am Leuchtturm steigen wir aus, um von oben die Aussicht auf die freie Nordsee und über das Watt genießen zu können. Vor dem Genuss hat der liebe Gott leider eine 252 Stufen lange Wendeltreppe bis zur Aussichtsplattform des Leuchtturms gesetzt, die ich – auf dem vorletzten Loch pfeifend – hinaufkletterte. Meine Mitsegler haben eine bessere Kondition und wenn ich nicht vorher das Maul so vollgenommen hätte („Da will ich unbedingt hoch“), hätte ich auf halber Strecke umgedreht.

Mein einziger Trost beim Aufstieg ist ein jüngeres Ehepaar aus Dortmund, die noch lauter schnaubend den Turm erklimmen. Der Blick über die immer noch sehr aufgewühlte Nordsee ist schon beeindruckend, über das Watt erwartungsgemäß weniger. Hier stören insbesondere die unzähligen in die Landschaft gebauten Windkraftanlagen.

Als wir vom Turm runterkommen, müssen wir noch eine halbe Stunde auf den nächsten Bus warten, der uns zurück in die Stadt bringt, wo wir erst im Café „Extrablatt“ etwas trinken und dann beim Italiener „Da Sergio“ in der Strandstraße eine zwar teure, aber dafür erstklassige Pizza essen.

Auf dem Rückweg an Bord fängt es leicht an zu regnen. Trotzdem kommen wir einigermaßen trocken auf unserer „NYALA“ an. Etwas später kommen uns meine Exfrau und unsere Freunde an Bord besuchen. Morgen wollen wir Lotti beim Reitturnier zusehen.

Donnerstag, 18.09.:

Heute trennen sich nach dem Frühstück die Wege der Crew. Nici und ich fahren mit dem Fahrrad zum Reitturnier in der Nähe der Meierei und Guido und Jochen gehen ihrer Wege. Der von Guido reicht nur vom Boot bis zur Dusche, Jochen macht einen langen Spaziergang.

Lotti Rinsche kommt bei der Dressurprüfung in die Platzierungen, beim Springen am Strand rutscht sie leider so eben an einer Schleife vorbei. Das Zusehen, besonders beim Springen macht – nicht nur bei Lotti - eine Menge Spaß. Bei der Dressurprüfung ist es für uns schwer überhaupt zu begreifen, worauf die Punktrichter achten. Das ist beim Springen viel einfacher. Erstaunt bin ich darüber, wie viele Pferde vor einem Hindernis einfach den Sprung verweigern oder gleich reihenweise die Stangen von den Hindernissen reißen.

Nach Lottis Prüfungen gönnen wir uns in einem Schnellimbiss einen Snack und radeln dann an Bord zurück. Zwischen Nici und mir ist heute keine so tolle Stimmung, aber das darf nach fast vier Monaten an Bord wohl auch mal sein.

Immerhin verspricht die Wetterprognose für morgen einigermaßen günstige Bedingungen. Der Wind soll zwar nach dem Passieren des Dovetiefs auf den Kopf kommen, aber immerhin nur noch in annehmbaren Windstärken. Tidenbedingt legen wir das Auslaufen auf zirka zehn Uhr fest, da soll es dann Südwest fünf, in Böen sechs Beaufort geben. Dann soll es langsam auf zwei bis drei Windstärken abflauen, für ein paar Stunden etwas linksdrehen und in der Nacht dann wieder auf Südwest vier bis fünf auffrischen. Handige Bedingungen also, allerdings nur vorerst.

Schon am Sonntag soll es dann wieder stürmischen Wind aus Südwest geben. Wir fassen daher den Plan morgen mit dem ersten ablaufenden Wasser auszulaufen und dann nicht wie ursprünglich geplant nach Vlieland, sondern gleich ins IJsselmeer zu segeln. Mit ein wenig Glück kommen wir mit wenigen Kreuzschlägen bis ins Stortemelk zwischen Vlieland und Terschelling.

Freitag, 19.09./Samstag, 20.09.:

Um sieben klingelt der Wecker, um halb neun sind wir schon mit dem Frühstück und Abbacken fertig. Ich spreche nochmals mit Jacob, dem jungen Hafenmeister über die Alternativen, um entweder durch das Dovetief oder über die sehr schmale Schluchter-Rinne nach Westen zu kommen. Der Weg durch das Dovetief ist mindestens vier Seemeilen länger.

Jacob rät mit folgenden Worten DRINGEND zum Dovetief: „Auf Schluchter stand vor dem Sturm der letzten Tage mehr Wasser als auf dem Dovetief. Die Rinne neigt jedoch extrem zu Veränderungen, der Sand ist hart wie Beton und rechts und links von der Rinne steht Brandung. Ich würde da nur bei ganz glattem Wasser drüberfahren, aber ganz sicher nicht nach drei oder mehr Tagen Sturm aus Südwest. Da laufen jedes Jahr einige Boote auf und müssen dann von den Seenotrettern freigeschleppt werden. Die meisten nehmen dabei mehr oder weniger stark Schaden“

Um viertel vor zehn laufen wir aus, setzen noch im Hafen das doppelt gereffte Großsegel und laufen bei geschätzten sechzehn bis zwanzig Knoten nur unter dem Groß raumschots Richtung Dovetief. Die Schluchter-Rinne sieht von Lee aus betrachtet harmlos aus und ich überlege ernsthaft, doch diese Abkürzung zu nehmen. Mein Coskipper Guido ist dagegen, also nehmen wir den längeren Weg.

Nachdem wir auf Westkurs sind und die Schluchter-Rinne an Backbord querab sehen, verstehe ich Jacob nur zu gut. Eine sehr robust gebaute kanadische Ovni mit mindestens 45 Fuß Länge, die im Hafen eher an einen Eisbrecher als ein Fahrtenschiff erinnerte, geht in der Rinne mächtig zur Kehr, kommt aber letztlich heil durch.

Schnell sind wir an Juist vorbei und laufen auf Borkum zu. Dicht östlich des Windparks Riffgat machen wir einen Holeschlag, um möglichst lange von günstigen Stromverhältnissen profitieren zu können. Auf der Ballonplate legen wir wieder um und können – dank weiter süddrehendem Wind – nun ohne weitere Holeschläge vorbei an Schiermonikoog, Ameland und Terschelling in das Stortemelk einlaufen.

Zum Wachwechsel um Mitternacht ist klar, dass wir nicht nur für die Tide, sondern auch für Tageslicht im schlecht befeuerten Boontjes-Fahrwasser von Harlingen zur Schleuse Kornwerderzand zu früh dran sind. Wir bergen das Großsegel und rollen die Genua ein Stück ein.

Trotz sternenklaarem Himmel ist die Fahrt durch das stark gewundene Stortemelk anspruchsvoll. Die Tonnen liegen zum Teil so dicht beieinander, dass es schwerfällt zu erkennen, welches nun das nächste Paar ist. Die Ansteuerungstonne liegt etwa eine Meile ab von der Seekartenposition in meinen 2025er Seekarten. Wir wollten etwas abkürzen und am zweiten Tonnenpaar in das Fahrwasser einschwenken, was aufgrund der Wassertiefen unproblematisch ist. Durch Auszählen der Kennungen hangeln wir uns in das Fahrwasser und sind überrascht, als die Ansteuerungstonne plötzlich dicht neben der „NYALA“ vorbeihuscht.

Mit äußerster Konzentration geht es weiter. Überall blinkt und funkelt es weiß, rot und grün. Besonders unübersichtlich wird es am Abzweig in den Hafen nach Vlieland an Steuerbord und das Schuitengat nach Terschelling an Backbord.

Nur mit der auf etwa ein Drittel der Fläche eingerollten Genua kriechen wir bewusst – und immer noch gegen das letzte ablaufende Wasser – mit vier Knoten über Grund in den Slenk. Eine halbe Stunde später kommt der Wind zu spitz zum Segeln, jetzt muss der Motor ran. Der springt aber nicht an, es hört sich so an, als wenn er kein Sprit bekäme. Schnell ist die begehbbare Backskiste teilweise ausgeräumt, damit ich an den Motor komme. Einige Hübe an der Primerpumpe und der Motor springt an.

Das kann eigentlich nur mit dem leckenden Kraftstoffhahn am Steuerbord-Dieseltank zu tun haben. Beim Segeln habe ich – nachdem ich das Leck auf dem Weg von Cuxhaven nach Borkum am Dieselgeruch in der Kajüte entdeckt habe – vorsichtshalber alle Dieselleitungen und Rückläufe abgesperrt habe. Hier muss das Kraftstoffsystem Luft gezogen haben.

Um vier Uhr ist Wachwechsel, jetzt übernehmen Nici und Guido, auf den ich mich zu 100 Prozent verlassen kann. Ich krabble in die Vorschiffskoje und schlafe sofort ein. Als Nici mich um kurz vor acht weckt ist Harlingen schon achteraus und die Schleusenanlage von Kornwerderzand ist schon in Sicht.

Bis wir ausschleusen ist es dennoch neun Uhr geworden. Unter Maschine geht es weiter Richtung Hindeloopen. Wir fahren ein Stück am Hafen vorbei, um dann auf dem Raumschotskurs die Genua trocken zu segeln, damit wir diese dann – bevor der angesagte Regen kommt – ordentlich zusammenlegen und wegpacken können.

Nici hat derweil unseren Rücktransport nach Hause organisiert. Ihre Freundin Karin bringt uns morgen mit ihrem Mann zusammen Nici's Auto nach Woudsend und besuchen uns dann an Bord. Guido nimmt morgen den Zug nach Hause und Jochen wird von Freunden abgeholt, übernachtet dort und fährt dann weiter nach Brüssel.

Wir werden am Montag durch Marc von der Werft unterstützt, mit dem wir unter praxisnahen Bedingungen die Mängelliste durchgehen wollen. Gemeinsam werden wir die „NYALA“ nach Woudsend überführen und dort für das Winterlager vorbereiten.

Heute Abend wollen wir jedoch gemeinsam das schöne Ende unserer Reise im „Dri Harinkjes“ feiern. Die Crew lädt mich zum Essen ein, worauf ich mich sehr freue.

Vor dem Einlaufen in Hindeloopen gilt es noch durch ein Feld von sicher 20 Lemsteraaken zu kommen, welches sich direkt vor der Ansteuerungstonne Hindeloopen/Workum auf den Start vorbereitet. Zum Startschuss sind wir zum Glück klar von der Linie und wundern uns, wie aggressiv die Aaken zum Teil gesegelt werden. Beim Startschuss sieht es an der Linie aus wie in einem Jollenfeld, allerdings mit weniger Geschrei.

Um 11:20 Uhr machen wir nach 130 Seemeilen in Hindeloopen im alten Hafen längsseits fest. Nach dem Aufklaren und Falten der Genua gehen wir zum „Frühstück“ an die Kibbeling-Bude. Lecker, das fehlte noch auf der Bucket-List dieses Sommers!

Sonntag, 21.09.:

Heute ist mal wieder Crew-Trennungstag. Nicis Freundin Karin und Ihr Freund Ralf sind so lieb, dass sie uns Nici's Kuga nach Woudsend zu Breehorn bringen und uns danach in Hindeloopen besuchen. Eine Einladung zum letzten Kibbeling-Essen des Jahres ist nur eine ganz winzig kleine Geste, um uns dafür zu bedanken. Ein weiteres Dankeschön haben wir für die Zeit zu Hause geplant.

Nach dem Kibbeling-Schmaus fahren die beiden nach Hause und nehmen Guido mit, der sonst umständlich per Bahn mit fünf Mal Umsteigen sechs Stunden nach Rommerskirchen gebraucht hätte.

Jochen lässt sich von Freunden abholen, die in der Nähe ein Motorboot liegen haben. Dort will er einmal übernachten und dann per Bahn nach Brüssel fahren, wo er seinen alten Freund Miguel besuchen möchte.

Wir sind zwar ein wenig traurig, dass die lustige Zeit mit Guido und Jochen nun erstmal vorbei ist, freuen uns aber auch ein wenig auf noch ein paar Tage Zweisamkeit, obwohl diese sehr arbeitsreich werden. Froh und glücklich gehen wir früh auf die Koje.

Montag, 22.09.:

Um zwölf Uhr kommt vereinbarungsgemäß Marc de Vries, einer der Werftchefs von Breehorn an Bord. Gemeinsam mit ihm gehe ich die Liste der Mängel – eigentlich sind es nur Kleinigkeiten – und der von mir noch gewünschten Modifikationen und kleineren Upgrades durch, bevor wir um 13:00 Uhr in Hindeloopen ablegen und in Stavoren das Ijsselmeer verlassen, um von dort aus über den Johan-Friso-Kanal bis kurz vor Woudsend zu Motoren.

Das letzte Stück bis Woudsend wird nochmals spannend, weil die Nominaltiefe des nach Woudsend führenden Fahrwassers nur 1,70 m beträgt. Marc kennt das Revier jedoch wie seine Westentasche und weiß genau, wo es mit unseren 2,10 Meter Tiefgang eng werden könnte. Er fährt mal rechts und dann wieder links im Fahrwasser, nimmt ab und zu mal Gas weg oder gibt etwas mehr Gas.

Auf dem Weg von Galamadamen nach Woudsend treffen wir immer wieder Poly-Falken, ebenfalls bei Breehorn gebaute Wanderjollen, die im Fahrwasser aufkreuzen. Nicht alle wissen, dass sie denen im

Fahrwasser fahrenden Yachten auszuweichen haben. Marc nimmt dies mit einem Lächeln und skippert uns sicher nach Woudsend, wo wir um 16:15 Uhr anlegen.

Nici und ich schlagen noch schnell das Großsegel ab, legen es besonders ordentlich zusammen und stauen es dann in Nici's Kofferraum, wo auch schon unsere Ostsee-Seekarten gelandet sind. Dann machen wir für heute Feierabend und gehen zum Abendessen ins „t' Ponkje“, einem sehr gemütlichen Restaurant in einer ehemaligen Kirche, wo wir sehr lecker essen. Es ist das erste und letzte Mal auf dieser Reise, wo wir uns ein aus drei Gängen bestehendes Menü gönnen, was mit knapp sechzig Euro pro Nase inklusiv Getränken zwar nicht billig, aber preislich absolut angemessen und vor allem sehr gut ist.

Beim Essen lassen wir unsere Reise Revue passieren. Wir haben eine fantastische Zeit gemeinsam erlebt. Wir sind zwar ein wenig traurig, dass wir unser gemütliches kleines Zuhause vielleicht schon übermorgen verlassen müssen, freuen uns aber jeden Tag mehr auf unsere im nächsten Jahr beginnende Langfahrt, auf die wir als Ehepaar starten werden. Es war für uns nicht nur das erste Mal, dass wir mit einem Partner vier Monate ununterbrochen unter teilweise anspruchsvollen Bedingungen verbracht haben. Wir sind – von einer ganz kurzen Krise mal abgesehen – über die ganze Reise sehr glücklich miteinander gewesen.

Die gemeinsam sehr bewusst erlebten Ereignisse – nicht nur beim Segeln – motivieren uns, sie haben uns Kraft und Zuversicht für eine gemeinsame Zukunft gegeben, die wir in den nächsten vier bis fünf Jahren überwiegend an Bord der „NYALA“ genießen möchten. Darauf freuen wir uns unendlich doll!

Dienstag, 23.09.:

Schon um acht Uhr beginnen wir mit dem Ausräumen des Bootes und den Vorbereitungen des Winterlagers. Auf der To-Do-Liste stehen unter anderem:

- Gespräch mit der Werft über alle Winterarbeiten
- Ausräumen aller persönlichen Gegenstände
- Einlagern der Segel unter dem Dach der Werft
- Trocknen der Segellast und aller Leinen
- Reinigung des Waschtrockners
- Konservieren der Trinkwasseranlage und des Watermakers
- Ausscheren von allen Schoten, Streckern und Strecktauen
- Abbau des Großbaums
- Trennen der Hydraulikverbindungen von Baumniederholer und Unterliekstrecker
- Trennen aller elektrischen und elektronischen Verbindungen zwischen Deck und Mast
- Mast legen
- Alle Fallen und sonstige Leinen aus dem Mast ziehen und durch Pilotleinen ersetzen
- Aufschießen und teilweises Trocknen aller an Bord befindlichen Leinen
- Packen aller persönlichen Sachen
- Sortieren und (größtenteils) Ausstauen des Proviantes

Um halb sieben sind wir endlich mit der Arbeit fertig und können über eine warme Mahlzeit nachdenken. Der Magen hängt uns schon seit Stunden auf den Knien und die Trinkwasseranlage ist bereits eingewintert. Deshalb gehen wir auch heute wieder ins Restaurant, diesmal allerdings eine Kategorie günstiger.

Ich bin froh, glücklich und dankbar, dass ich mit Nici eine Partnerin habe, die mich tatkräftig, mit Fleiß, viel Einsatz und täglich steigender Kompetenz bei den oben genannten Arbeiten unterstützt hat. Dabei war sie stets fröhlich und gutgelaunt, was für mich keinesfalls so selbstverständlich ist wie für sie selbst. Eben ein echter Hauptgewinn, wie sechs Richtige mit Zusatzzahl!